澳門特別行政區 立法會會刊

DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第三屆立法會	第二立法會期 （二零零六一二零零七）	第二組	第 III-20 期
III LEGISLATURA	**2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2006-2007)**	**II Série**	**N.º III-20**

SUMÁRIO

1. Texto aprovado da proposta de lei intitulada "Lei do Trânsito Rodoviário".

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

Lei n.º /2007

Lei do Trânsito Rodoviário

A Assembleia Legislativa decreta, nos termos da alínea 1) do artigo 71.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I
Disposições gerais

SECÇÃO I
Objecto e definições

Artigo 1.º
Objecto

A presente lei estabelece os princípios e as regras gerais relativos ao trânsito rodoviário na Região Administrativa Especial de Macau (RAEM).

Artigo 2.º
Definições relativas às vias

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, entende-se por:

1) Via pública: via de comunicação terrestre aberta ao trânsito público, independentemente da mesma pertencer ao domínio público ou ao domínio privado da RAEM;

2) Via equiparada a via pública: via particular de comunicação terrestre aberta ao trânsito público;

3) Via rápida: via pública na qual a velocidade máxima permitida excede os limites máximos genéricos previstos;

4) Auto-estrada: via pública destinada a trânsito rápido, com separação física das faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizada como tal;

5) Berma: superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem;

6) Caminho: via especialmente destinada ao trânsito local em zonas não urbanizadas;

7) Corredor de circulação: via de trânsito reservada a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;

8) Faixa de rodagem: parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos;

9) Eixo da faixa de rodagem: linha longitudinal, demarcada ou não, que divide uma faixa de rodagem em duas partes, cada uma afecta a um sentido de trânsito;

10) Entroncamento: zona de junção ou bifurcação de vias públicas;

11) Intersecção: zona da faixa de rodagem comum a duas ou mais vias públicas que se juntam ou cruzam ao mesmo nível;

12) Cruzamento: zona de intersecção de vias públicas ao mesmo nível;

13) Rotunda: praça formada por cruzamento ou entroncamento, onde o trânsito se processa em sentido giratório e sinalizada como tal;

14) Via de trânsito: zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos;

15) Via de abrandamento: via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que vão sair de uma via pública diminuam a velocidade já fora da corrente de trânsito principal;

16) Via de aceleração: via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que entram numa via pública adquiram a velocidade conveniente para se incorporarem na corrente de trânsito principal;

17) Pista especial: via pública especialmente destinada, total ou parcialmente, de acordo com a sinalização, ao trânsito de peões ou a veículos de certa espécie;

18) Passagem para peões: faixa destinada ao atravessamento das faixas de rodagem pelos peões, devidamente sinalizada, delimitada por bandas paralelas de cor branca;

19) Passeio: superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem;

20) Zona para peões: zona exclusivamente destinada à circulação de peões, sendo proibido o trânsito de veículos com excepção dos veículos prioritários ou de outros devidamente autorizados;

21) Localidade: zona com edificações, cujos limites são assinalados com os sinais regulamentares;

22) Parque de estacionamento: local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos;

23) Zona de estacionamento: local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento de veículos;

24) Zona residencial: área especialmente planeada com finalidade de habitação, sujeita a regras de trânsito próprias e cujas entradas e saídas são devidamente sinalizadas.

Artigo 3.º
Definições relativas aos veículos

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, entende-se por:

1) Automóvel: veículo com motor de propulsão dotado de, pelo menos, três rodas, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, não utilizando carris;

2) Automóvel ligeiro: veículo com peso bruto mínimo, por construção, de 350 kg e máximo de 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou misto, consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas;

3) Automóvel pesado: veículo com peso bruto, por construção, superior a 3500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou misto consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas;

4) Ciclomotor: veículo dotado de duas ou três rodas, equipado com motor térmico de propulsão de cilindrada não superior a 50cm^3 ou com motor eléctrico cuja potência não exceda 4 kW, e com uma velocidade, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h;

5) Motociclo: veículo dotado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, com velocidade máxima, em patamar e por construção, superior a 45 km/h e equipado com motor de propulsão de cilindrada superior a 50 cm^3, no caso de motor de combustão interna ou de potência superior a 4 kW no caso de motor eléctrico;

6) Quadriciclo ligeiro: veículo dotado de quatro rodas, com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cujo peso sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo eléctrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm^3, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor eléctrico;

7) Quadriciclo pesado: veículo dotado de quatro rodas, com motor de potência não superior a 15 kW e cujo peso sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias;

8) Máquina industrial: veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública, sendo pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não os 3500 kg;

9) Reboque: veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor;

10) Semi-reboque: veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor, assentando a parte da frente e distribuindo o peso sobre este;

11) Tractor: veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, construído para desenvolver essencialmente esforços de tracção, sem comportar carga útil, podendo ser pesado ou ligeiro, consoante o seu peso bruto seja superior ou não a 3500 kg, respectivamente;

12) Veículo articulado: veículo constituído por dois troços rígidos ligados entre si por uma secção articulada;

13) Veículo prioritário: veículo que transita em missão de polícia, em missão urgente de socorro ou de serviço urgente de interesse público, assinalando adequadamente a sua marcha;

14) Velocípede: veículo com duas ou três rodas obrigatoriamente accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos;

15) Velocípede a motor: velocípede equipado com motor auxiliar eléctrico com potência máxima contínua de 0,25kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

Artigo 4.º
Âmbito de aplicação

1. O disposto na presente lei é aplicável ao trânsito nas vias públicas da RAEM.

2. Em tudo o que não estiver regulado por legislação especial, por contrato administrativo ou por acordo celebrado entre a entidade competente e os respectivos proprietários, o disposto na presente lei é também aplicável ao trânsito nas vias equiparadas a vias públicas.

Artigo 5.º
Competência

São competentes em matéria de trânsito rodoviário, de acordo com as atribuições previstas nas respectivas leis orgânicas ou em diplomas complementares, as seguintes entidades:

1) Conselho Superior de Viação (CSV);

2) Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes (DSSOPT);

3) Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP);

4) Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais (IACM);

5) Serviços de Alfândega.

SECÇÃO II
Princípios gerais

Artigo 6.º
Liberdade de trânsito

1. É livre a circulação nas vias públicas da RAEM, com as restrições constantes da presente lei e diplomas complementares.

2. Os utentes da via pública devem abster-se de quaisquer actos que possam impedir ou embaraçar o trânsito ou comprometer a segurança ou comodidade dos outros utentes.

Artigo 7.º
Ordens dos agentes de autoridade

1. Os utentes da via pública devem obedecer às ordens dos agentes de autoridade com competência para regular e fiscalizar o trânsito, desde que devidamente identificados como tal.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 8.º
Sinalização

1. Nos locais que possam oferecer perigo para o trânsito ou em que este deva estar sujeito a restrições especiais e ainda quando seja necessário dar indicações úteis, devem ser utilizados os respectivos sinais de trânsito, cuja descrição, significado, características e condições de utilização são definidos em diploma complementar.

2. Os sinais de trânsito não podem ser acompanhados de motivos decorativos ou de qualquer espécie de publicidade.

3. Não podem ser colocados na via pública ou nas suas proximidades quadros, anúncios, cartazes, inscrições, quaisquer meios de publicidade ou focos luminosos que possam:

1) confundir-se com os sinais de trânsito;

2) prejudicar a visibilidade ou o reconhecimento dos sinais de trânsito;

3) prejudicar a visibilidade nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos; ou

4) provocar o encandeamento do condutor.

4. A instalação de sinais de trânsito nas vias públicas só pode ser efectuada pelas entidades competentes ou mediante a sua autorização.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 4.

Artigo 9.º
Hierarquia entre regras, sinais e ordens

1. As ordens dos agentes reguladores do trânsito prevalecem sobre as prescrições resultantes dos sinais e sobre as regras de trânsito.

2. As prescrições resultantes dos sinais prevalecem sobre as regras de trânsito.

3. A hierarquia entre as prescrições resultantes da sinalização é a seguinte, por ordem decrescente:

1) Sinalização colocada temporariamente e que modifique o regime normal de utilização da via;

2) Sinais luminosos;

3) Sinais verticais;

4) Marcas rodoviárias.

CAPÍTULO II
Restrições à circulação

Artigo 10.º
Suspensão e condicionamento do trânsito

1. A suspensão ou o condicionamento do trânsito só podem ser ordenados pelas entidades competentes, por motivos de segurança, de emergência grave ou de obras ou com o fim de prover à conservação dos pavimentos, instalações e obras de arte e podem respeitar apenas a parte da via ou a veículos de certa espécie, peso ou dimensões.

2. A suspensão ou o condicionamento do trânsito podem, ainda, ser ordenados sempre que exista motivo justificado e desde que fiquem devidamente asseguradas as comunicações entre os locais servidos pela via.

3. Salvo casos de emergência grave ou de obras urgentes, a suspensão ou o condicionamento do trânsito devem ser publicitados previamente.

Artigo 11.º
Autorizações especiais

1. O trânsito de máquinas industriais, bem como o de veículos que excedam o peso ou dimensões legalmente fixados ou que transportem objectos indivisíveis que excedam os limites da respectiva caixa, dependem de autorização e são feitos de acordo com as condições a fixar no despacho de autorização.

2. Considera-se objecto indivisível aquele que não pode ser cindido sem perda do seu valor económico ou da sua função.

3. A circulação de veículos de características especiais só é permitida nos termos fixados em diploma complementar.

4. Para assegurar a efectivação da responsabilidade civil pelos prejuízos causados pelos veículos referidos nos n.os 1 e 3 pode ser exigida caução, seguro ou outra forma de garantia.

5. A competência para a autorização referida no n.º 1 é da DSSOPT.

6. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 3, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 12.º
Proibição de circulação de certos veículos

1. Pode ser proibido ou condicionado, por entidade competente, com carácter temporário ou permanente, em todas ou apenas em certas vias públicas, o trânsito de determinadas espécies de veículos ou de veículos que transportem certas mercadorias.

2. A circulação de velocípedes a motor e quadriciclos ligeiros e pesados na via pública só é permitida nos termos a fixar em diploma complementar.

3. É proibida a circulação, na via pública, de velocípedes com mais de duas rodas em linha e dotados de mais de um par de pedais, salvo em locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente.

4. É proibida a circulação, na via pública, de trotinetas, com ou sem motor, à excepção dos locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente.

5. A proibição referida no número anterior pode ser estendida a outros meios de circulação análogos através de diploma complementar.

6. É punido com multa de 600,00 ou 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2, consoante se trate de velocípede a motor ou de quadriciclo.

7. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 4.

Artigo 13.º
Utilizações especiais das vias públicas

1. A utilização da via pública para a realização de reuniões ou de manifestações rege-se por legislação própria.

2. A utilização da via pública para a realização de provas desportivas, festividades ou outras actividades que possam afectar o trânsito normal só é permitida mediante autorização dada, caso a caso, pela entidade competente, dependendo ainda do cumprimento das condições fixadas para a sua realização.

Artigo 14.º
Animais e veículos de tracção animal

1. É proibida a circulação na via pública de animais e de veículos de tracção animal, salvo quando permitida por diploma complementar ou com autorização da entidade competente e de acordo com as condições fixadas no despacho de autorização.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

CAPÍTULO III
Regras de circulação

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 15.º
Condutores

1. Todo o veículo que circule na via pública deve ter um condutor.

2. O condutor deve abster-se de conduzir se não se encontrar nas devidas condições físicas ou psíquicas.

3. O condutor deve manter, em todo o momento, o domínio do veículo que conduz, sendo-lhe vedada a prática de quaisquer actos ou actividades susceptíveis de afectar o exercício de condução com segurança.

Artigo 16.º
Proibição do uso de telemóveis

1. É proibido ao condutor, durante a condução do veículo, o uso de telemóveis, salvo quando utilize a função de mãos-livres.

2. A proibição referida no número anterior pode ser estendida, por diploma complementar, a outros meios audiovisuais ou de telecomunicações.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 17.º
Início de marcha

1. O condutor não pode iniciar ou retomar a marcha sem assinalar com a necessária antecedência a sua intenção e sem adoptar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 18.º
Posição a ocupar na via

1. O trânsito de veículos faz-se pelo lado esquerdo da faixa de rodagem e o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior os casos em que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais vias de trânsito, desde que não haja lugar na via mais à esquerda ou o condutor pretenda mudar de direcção para a direita ou efectuar uma ultrapassagem.

3. Nas faixas de rodagem com trânsito nos dois sentidos e em que, devidamente demarcadas, existam três ou mais vias de trânsito, o condutor não pode utilizar as que estão afectas ao outro sentido.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 19.º
Placas, refúgios, marcas e dispositivos semelhantes

1. Nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas, o trânsito faz-se por forma a dar a direita à parte central dos mesmos ou às placas, refúgios, marcas ou dispositivos semelhantes existentes, desde que se encontrem no eixo da faixa de rodagem de que procedem os veículos.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, quando na faixa de rodagem exista algum dos dispositivos referidos no número anterior, o trânsito faz-se por forma a dar-lhes a direita, salvo se se encontrarem numa via de sentido único ou na parte da faixa de rodagem afecta a um só sentido, casos em que o trânsito se pode fazer pela direita ou pela esquerda, conforme for mais conveniente.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 20.º
Bermas e passeios

1. Os veículos só podem atravessar as bermas ou os passeios desde que o acesso aos prédios o exija.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 21.º
Distância de segurança entre veículos

1. O condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes, em caso de paragem súbita ou de diminuição de velocidade deste.

2. O condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 22.º
Visibilidade insuficiente

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, considera-se insuficiente a visibilidade sempre que o condutor não possa avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 metros.

SECÇÃO II
Sinais dos condutores

Artigo 23.º
Sinalização de manobra

1. Quando o condutor pretender reduzir a velocidade, parar, estacionar ou efectuar qualquer manobra que implique deslocação lateral do veículo designadamente mudança de direcção, mudança de via de trânsito, ultrapassagem ou inversão do sentido de marcha, deve anunciar, claramente e com a necessária antecedência, a sua intenção aos demais utentes da via, por meio do correspondente sinal.

2. O sinal deve manter-se enquanto se efectua a manobra e cessar logo que a mesma esteja concluída.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 24.º
Sinais sonoros

1. Os sinais sonoros emitidos devem ser breves e o seu uso tão moderado quanto possível.

2. Só é permitida a utilização de sinais sonoros, quando o seu uso for indispensável para evitar um acidente ou para prevenir um condutor da intenção de o ultrapassar.

3. Exceptuam-se do disposto nos n.os 1 e 2 os sinais de veículos de polícia ou que transitem em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

4. Apenas os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores sonoros especiais.

5. As características dos dispositivos emissores de sinais sonoros especiais são fixadas em diploma complementar.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 2.

7. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 4, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como avisador sonoro especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM.

Artigo 25.º
Sinais luminosos

1. Quando os veículos transitem com as luzes acesas por insuficiência de visibilidade, os sinais sonoros podem ser substituídos por sinais luminosos, nas seguintes condições:

1) Em locais bem iluminados, pela utilização intermitente dos médios;

2) Nos restantes casos, alternando os máximos com os médios, mas sempre sem provocar encandeamento.

2. Durante a noite é obrigatória a substituição dos sinais sonoros pelos sinais luminosos utilizados nas condições previstas no número anterior, salvo nos casos de:

1) veículos prioritários;

2) perigo eminente, para evitar acidente.

3. Apenas os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores luminosos especiais.

4. Os veículos que, em razão do serviço a que se destinam, devam parar na via pública ou deslocar-se em marcha lenta devem utilizar avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em diploma complementar.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 2 ou 4.

6. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 3, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como avisador luminoso especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM.

SECÇÃO III
Iluminação

Artigo 26.º
Dispositivos

Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e os reflectores que devem equipar os veículos, bem como as respectivas características, são fixados em diploma complementar.

Artigo 27.º
Utilização dos mínimos

1. Consideram-se mínimos as luzes destinadas a indicar a presença e a largura do veículo a uma distância de 150 metros.

2. De noite, ou sempre que a visibilidade for insuficiente, devem ser utilizados os mínimos durante a paragem ou a manobra de estacionamento, salvo se os veículos estiverem equipados com dispositivos luminosos especialmente destinados a esse fim.

3. Não se aplica o disposto no número anterior durante a paragem ou o estacionamento:

1) Em vias bem iluminadas;

2) Fora das faixas de rodagem;

3) Em vias situadas em zonas residenciais ou de trânsito reduzido.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 28.º
Utilização dos médios

1. Consideram-se médios as luzes cujo feixe luminoso se projecte no solo, para a frente, eficazmente a uma distância de 30 metros, sem causar encandeamento.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, de noite, ou sempre que a visibilidade for insuficiente, devem ser utilizados os médios.

3. De noite, no trânsito em vias bem iluminadas, os médios podem ser substituídos pelos mínimos.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 29.º
Utilização dos máximos

1. Consideram-se máximos as luzes destinadas a iluminar a via, para a frente, numa distância mínima de 100 metros.

2. Os máximos não podem ser utilizados:

1) Nas vias iluminadas que permitam ao condutor ver a uma distância mínima de 100 metros;

2) No cruzamento com outros veículos ou pessoas que transitem em sentido contrário;

3) Quando o veículo transite a menos de 100 metros do que o precede;

4) Nas pontes, viadutos e túneis;

5) Durante a paragem ou o estacionamento;

6) Durante a imobilização ou a detenção da marcha do veículo.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 1) do número anterior.

4. É punido com multa de 1 500,00 patacas quem infringir qualquer das disposições das alíneas 2) a 6) do n.º 2, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

SECÇÃO IV
Velocidade

Artigo 30.º
Princípios gerais

1. O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias especiais, possa, em condições de segurança, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente e evitar qualquer obstáculo que lhe surja em condições normalmente previsíveis.

2. O condutor não deve diminuir subitamente a velocidade do veículo sem previamente se certificar de que daí não resulta perigo para os outros utentes da via, nomeadamente para os condutores dos veículos que o sigam, nem perturbação ou entrave para o trânsito, salvo se tal procedimento for motivado por perigo iminente.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 31.º
Limites gerais de velocidade

1. Sem prejuízo da fixação, através de sinais adequados, de limites máximos ou mínimos de velocidade nas vias em que as condições de trânsito o aconselhem, os veículos estão sujeitos aos limites máximos genéricos previstos em diploma complementar.

2. Considera-se excessiva a velocidade sempre que o condutor ultrapasse os limites máximos de velocidade referidos no número anterior.

Artigo 32.º
Velocidade moderada

1. Sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, o condutor deve moderar especialmente a velocidade na aproximação de:

1) Passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões;

2) Escolas, hospitais, creches e estabelecimentos similares, quando devidamente sinalizados;

3) Vias estreitas ou marginadas por edificações;

4) Aglomerações de pessoas;

5) Curvas, cruzamentos, entroncamentos, rotundas, lombas e outros locais de visibilidade insuficiente;

6) Descidas de inclinação acentuada;

7) Locais assinalados com sinais de perigo.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 33.º
Marcha lenta

1. Os condutores não devem transitar em marcha tão lenta que cause embaraço injustificado aos restantes utentes da via ou que infrinja os limites mínimos de velocidade fixados.

2. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

SECÇÃO V
Cedência de passagem

Artigo 34.º
Princípio geral

1. O condutor sobre o qual recaia o dever de ceder a passagem deve abrandar a marcha, se necessário, parar, ou, em caso de cruzamento de veículos, recuar, por forma a permitir a passagem de outro veículo, sem alteração da velocidade ou direcção deste.

2. O condutor com prioridade de passagem deve observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 35.º
Regras

1. O condutor deve ceder a passagem aos veículos que se apresentem pela sua esquerda, com as ressalvas constantes do número seguinte.

2. O condutor deve ceder a passagem:

1) Quando saia de qualquer parque de estacionamento, zona residencial, posto de abastecimento de combustíveis ou prédio;

2) Quando conduza qualquer veículo sem motor, salvo perante os condutores na situação prevista na alínea anterior;

3) Aos veículos prioritários e às colunas de veículos das forças policiais;

4) Quando entre numa rotunda.

3. Quando dois condutores transitem em sentidos opostos, o que pretenda mudar de direcção ou inverter o sentido de marcha deve ceder a passagem.

4. O condutor que mude de direcção deve ceder a passagem aos condutores de velocípedes que transitem em pista própria que atravesse a via em que vai entrar.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 36.º
Cruzamento de veículos

1. Se não for possível o cruzamento entre dois veículos que circulem em sentidos opostos, por a faixa de rodagem se encontrar parcialmente obstruída, o condutor que tiver de contornar o obstáculo deve reduzir a velocidade ou parar, de modo a ceder a passagem aos condutores que venham no sentido oposto.

2. Nas vias de forte inclinação, deve ceder a passagem o condutor do veículo que desce.

3. Se for necessário efectuar uma manobra de marcha atrás, deve recuar:

1) O veículo que se encontre mais próximo do local em que o cruzamento seja possível;

2) O veículo que for a subir, salvo se a manobra for manifestamente mais fácil para o que vier a descer;

3) O veículo ligeiro perante veículo pesado;

4) Qualquer veículo perante um conjunto de veículos.

4. Em todos os casos previstos neste artigo deve ser cedida a passagem aos veículos prioritários e às colunas das forças policiais, devendo estes, no entanto, adoptar as medidas necessárias para não embaraçar o trânsito e para prevenir acidentes.

5. Os condutores de veículos ou conjuntos de veículos cuja largura total exceda 2 metros ou cujo comprimento total, incluindo a carga, exceda 8 metros, devem diminuir a velocidade ou parar, a fim de facilitarem o cruzamento com outros veículos, sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil transversal ou o estado de conservação da via não permitam o cruzamento em condições de segurança.

6. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1, 2, 3 ou 5.

Artigo 37.º
Procedimento dos condutores em relação aos peões

1. Ao aproximar-se de uma passagem para peões sinalizada, junto da qual o trânsito de veículos e de peões, ou só o primeiro, está regulado por sinalização luminosa ou por agente, o condutor deve, mesmo que autorizado a avançar, deixar passar os peões que já tenham iniciado o atravessamento da faixa de rodagem.

2. Ao aproximar-se de uma passagem para peões sinalizada, junto da qual o trânsito de veículos não é regulado por sinalização luminosa nem por agente, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a atravessar a faixa de rodagem.

3. Ao mudar de direcção, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a atravessar a faixa de rodagem à entrada da via que aquele condutor vai tomar, mesmo que não exista passagem para peões.

SECÇÃO VI
Ultrapassagem

Artigo 38.º
Regra geral

1. A ultrapassagem deve efectuar-se pela direita.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 39.º
Excepção

1. Deve fazer-se pela esquerda a ultrapassagem de veículo cujo condutor tenha assinalado a manobra de mudança de direcção para a direita, deixando livre a parte mais à esquerda da faixa de rodagem.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 40.º
Manobra de ultrapassagem

1. O condutor de veículo não deve iniciar a ultrapassagem sem se certificar de que a pode realizar sem perigo de colidir com outro veículo que transite no mesmo sentido ou em sentido contrário.

2. O condutor deve, especialmente, certificar-se de que:

1) A faixa de rodagem se encontra livre na extensão e largura necessárias para efectuar a manobra com segurança;

2) Nenhum condutor iniciou uma manobra para o ultrapassar;

3) O condutor que o antecede na sua via de trânsito não assinalou a intenção de ultrapassar um terceiro veículo ou de contornar um obstáculo;

4) Tem possibilidade de retomar normalmente lugar na sua via de trânsito.

3. Ao concluir a ultrapassagem, o condutor deve retomar o lugar na sua via de trânsito, tão cedo quanto o possa fazer, sem causar perigo para os outros utentes da via.

4. Se no mesmo sentido existirem duas ou mais vias de trânsito e o condutor, tendo concluído uma ultrapassagem, pretender realizar outra imediatamente, pode manter-se na via de trânsito que tomou, desde que não cause embaraço aos veículos de marcha mais rápida que se aproximem para o ultrapassar.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 41.º
Obrigação de facultar a ultrapassagem

1. Todo o condutor deve, sempre que não exista obstáculo que o impeça, facultar a ultrapassagem, desviando-se o mais possível para a esquerda ou, nos casos previstos no n.º 1 do artigo 39.º, para a direita e não aumentar a sua velocidade enquanto não for ultrapassado.

2. Sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação não permitam a ultrapassagem em condições de segurança, os automóveis pesados, as máquinas industriais e os veículos que transitem em marcha lenta devem reduzir a velocidade ou parar a fim de a facilitar.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 42.º
Proibição de ultrapassagem

1. É proibida a ultrapassagem:

1) Imediatamente antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões;

2) Nas lombas, curvas e outros locais de visibilidade insuficiente, salvo se para o mesmo sentido houver duas ou mais vias de trânsito devidamente demarcadas;

3) Imediatamente antes e nas intersecções;

4) Sempre que a largura da via seja insuficiente.

2. A proibição da alínea 3) do número anterior cessa:

1) Quando o trânsito se faça no sentido giratório;

2) Quando o condutor transite em via a que a sinalização conceda prioridade na intersecção;

3) Quando se trate de ultrapassar um veículo de duas rodas;

4) Quando o trânsito seja regulado por agente ou sinalização luminosa;

5) Nos casos previstos no n.º 1 do artigo 39.º

3. É proibida a ultrapassagem de um veículo que esteja a ultrapassar um terceiro.

4. Sempre que, existindo mais do que uma via de trânsito no mesmo sentido, os veículos ocupem toda a largura da faixa de rodagem destinada ao seu sentido de circulação, estando a sua velocidade dependente da dos que os precedem, não é considerado ultrapassagem o facto de os veículos de uma das vias seguirem a velocidade superior aos das outras.

5. No caso previsto no número anterior, o condutor que transite pela via de trânsito mais à esquerda não pode sair da respectiva fila, salvo para mudar de direcção ou estacionar.

6. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nas alíneas 2), 3) ou 4) do n.º 1, n.º 3 ou n.º 5.

SECÇÃO VII
Mudança de direcção, inversão do sentido de marcha e marcha atrás

Artigo 43.º
Mudança de direcção

1. O condutor que pretenda mudar de direcção para a esquerda deve aproximar-se, com a necessária antecedência e o mais possível, do limite esquerdo da faixa de rodagem e efectuar a manobra no trajecto mais curto.

2. O condutor que pretenda mudar de direcção para a direita deve, com a necessária antecedência, tomar o lado direito da faixa de rodagem ou aproximar-se o mais possível do seu eixo, consoante a via esteja afecta a um ou dois sentidos, e efectuar a manobra de modo a entrar na que vai tomar pelo lado destinado ao seu sentido de circulação.

3. Se, no caso previsto no número anterior, tanto a via que vai abandonar como aquela em que pretende entrar se destinarem ao trânsito em ambos os sentidos, o condutor deve, salvo sinalização em contrário, efectuar a manobra de modo a dar a direita ao centro da intersecção.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 44.º
Inversão do sentido de marcha

1. A inversão do sentido de marcha só pode ser feita de modo a não causar perigo ou embaraço para o trânsito.

2. É proibido inverter o sentido de marcha:

1) Nas pontes, viadutos e túneis;

2) Nas lombas;

3) Nas curvas e intersecções de visibilidade insuficiente;

4) Nos locais onde a visibilidade ou demais características da via sejam impróprias para a sua realização.

Artigo 45.º
Marcha atrás

1. A marcha atrás só é permitida como manobra auxiliar ou de recurso, devendo realizar-se lentamente, no menor trajecto possível e de modo a não prejudicar o trânsito.

2. A marcha atrás é proibida nas situações previstas no n.º 2 do artigo anterior.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

SECÇÃO VIII
Paragem e estacionamento

Artigo 46.º
Regras gerais

1. Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para tomar ou largar passageiros ou para breves operações de carga ou descarga.

2. Considera-se estacionamento a imobilização de veículo que não constitua paragem nem seja motivada por circunstâncias próprias da circulação.

3. A paragem ou o estacionamento só são permitidos:

1) Na faixa de rodagem, paralelamente e o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo da mesma, salvo nos casos em que sinalização especial, a disposição dos lugares de estacionamento ou a sua geometria indiquem outro modo;

2) Na faixa de rodagem, nos locais destinados a esse fim, mas no sentido do trânsito;

3) Fora das faixas de rodagem, nos locais especialmente adaptados ou destinados para o efeito.

4. O condutor, ao deixar o veículo estacionado, deve guardar os intervalos indispensáveis para a saída de outros veículos ou ocupação dos espaços vagos e tomar as precauções necessárias para evitar que ele se ponha em movimento.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 47.º
Proibição de paragem

1. É proibido parar:

1) Nas intersecções e a menos de 5 metros do prolongamento do limite mais próximo da faixa de rodagem transversal;

2) Nas pontes, viadutos, túneis e, de um modo geral, em todos os lugares de visibilidade insuficiente;

3) A menos de 10 metros para um e outro lado dos sinais indicadores da paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;

4) Nas passagens assinaladas para travessia de peões;

5) A menos de 20 metros antes dos sinais luminosos e dos sinais verticais, com excepção dos que regulam a paragem e o estacionamento, se a altura dos veículos, incluindo a carga, encobrir os referidos sinais;

6) Nas pistas de velocípedes, nos separadores, nos ilhéus direccionais, nas placas centrais das rotundas com trânsito giratório e nos locais especialmente destinados ao trânsito de peões;

7) Nas faixas de rodagem sinalizadas com linha longitudinal contínua delimitadora de vias de trânsito, se a distância entre aquela e o veículo for inferior a 3 metros.

2. Por diploma complementar, podem ser estabelecidas outras situações em que seja proibida a paragem.

3. A paragem não permitida é punida com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

4. Sem prejuízo do disposto em diploma complementar, nas pontes, viadutos ou túneis, a paragem não permitida é punida com multa de 900,00 patacas.

Artigo 48.º
Proibição de estacionamento

1. É proibido o estacionamento de veículo nas situações previstas no artigo anterior e ainda:

1) Nas faixas de rodagem, em segunda fila;

2) Nas vias em que impeça a formação de uma ou de duas filas de trânsito, conforme este se faça num ou nos dois sentidos;

3) Nos locais em que impeça a saída de outros veículos devidamente estacionados;

4) A menos de 5 metros para um e outro lado dos postos de abastecimento de combustíveis;

5) De modo a impedir ou a embaraçar o acesso de veículos ou peões às propriedades ou a lugares de estacionamento, nos locais por onde tal acesso efectivamente se pratique;

6) Nos locais destinados, mediante sinalização, ao estacionamento de certos veículos;

7) Nos passeios e zonas para peões;

8) De máquinas industriais, reboques ou semi-reboques, quando estes não se encontrem atrelados ao veículo tractor, salvo nos parques destinados a esse fim.

2. Por diploma complementar, podem ser estabelecidas outras situações em que seja proibido o estacionamento.

3. O estacionamento não permitido é punido com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

4. Sem prejuízo do disposto em diploma complementar, nas pontes, viadutos ou túneis, o estacionamento não permitido é punido com multa de 900,00 patacas.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 8) do n.º 1.

6. Se o infractor mantiver ou reiterar a conduta ilícita no mesmo local, considera-se que existe uma infracção administrativa autónoma por cada período de 24 horas em que a conduta ilícita for novamente detectada.

SECÇÃO IX
Transporte de pessoas e de carga

Artigo 49.º
Regras gerais

1. É proibido entrar ou sair dos veículos ou carregar ou descarregar os mesmos sem que estes estejam completamente imobilizados.

2. A entrada ou saída de pessoas ou as operações de carga ou de descarga devem fazer-se o mais rapidamente possível, salvo se o veículo estiver devidamente estacionado e a carga não ocupar a faixa de rodagem, e sempre de modo a não causar perigo ou embaraço para os outros utentes.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 50.º
Transporte de pessoas

1. É proibido o transporte de pessoas em número que exceda a lotação do veículo ou de modo a comprometer a sua segurança ou a segurança da condução.

2. Salvo condições excepcionais fixadas em diploma complementar, é proibido o transporte de pessoas fora dos assentos, excepto no caso de crianças, quando transportadas ao colo, no banco da retaguarda.

3. Os passageiros, sempre que possível, devem entrar e sair pelo lado da berma ou passeio junto do qual o automóvel esteja parado ou estacionado.

4. É proibido o transporte de crianças com idade inferior a 12 anos no banco da frente dos automóveis, salvo se, cumulativamente:

1) Estes não possuírem banco da retaguarda;

2) Tal transporte se fizer utilizando equipamento de retenção adaptado ao tamanho e peso da criança.

5. É proibido ao condutor e aos passageiros de um veículo:

1) Abrir ou manter abertas as portas sem que este se encontre completamente imobilizado;

2) Abrir ou manter abertas as portas ou sair do veículo sem previamente se ter certificado que daí não resulta perigo ou embaraço para os demais utentes da via.

6. O transporte de passageiros em serviços remunerados, designadamente as condições relativas ao exercício das respectivas actividades é objecto de diploma complementar.

7. É punido com multa de 300,00 patacas por pessoa encontrada nessas situações o condutor que infringir o disposto nos n.os 1, 2 ou 4.

8. É punido com multa de 300,00 patacas o condutor que infringir o disposto no n.º 5.

9. É punido com multa de 300,00 patacas o passageiro que infringir o disposto nos n.os 3 ou 5.

Artigo 51.º
Cinto de segurança

1. É obrigatório o uso de cinto de segurança pelo condutor e pelos passageiros transportados no banco da frente dos automóveis ligeiros.

2. A obrigatoriedade do uso de cinto de segurança pode ser estendida, por diploma complementar, aos passageiros transportados no banco de trás ou a outras espécies de veículos automóveis.

3. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, quem não utilize ou utilize incorrectamente o cinto de segurança é punido com multa de 300,00 patacas.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo anterior, o condutor de automóvel ligeiro que transporte passageiro com idade inferior a 16 anos no banco da frente do veículo e permita que este não utilize ou utilize incorrectamente o cinto de segurança é punido com multa de 300,00 patacas.

Artigo 52.º
Carga e descarga

1. A carga e a descarga de veículos na via pública devem ser feitas pelo lado da berma ou passeio junto da qual aqueles se encontrem parados ou estacionados ou pela retaguarda.

2. Sem prejuízo das normas aplicáveis aos veículos que efectuem transportes especiais, é proibido o trânsito de veículos carregados por tal forma que possam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes da via ou danificar os pavimentos, infra-estruturas, mobiliário urbano ou construções marginais das mesmas.

3. Na colocação e na disposição da carga deve, em especial, prover-se a que:

1) Fique assegurado o equilíbrio do veículo, quando imobilizado ou em marcha;

2) Não possa vir a cair sobre a via ou a oscilar por forma que torne perigoso ou incómodo o seu transporte ou provoque a projecção de detritos ou materiais na via pública;

3) Não reduza a visibilidade do condutor;

4) Não arraste pelo pavimento;

5) Não seja excedida a altura de 4 metros a contar do solo;

6) Tratando-se de veículos destinados ao transporte de passageiros, aquela não prejudique a correcta identificação dos dispositivos de sinalização, de iluminação e da chapa de matrícula e não ultrapasse os contornos envolventes do veículo;

7) Tratando-se de veículo de transporte de mercadorias, aquelas se contenham, em comprimento e largura, nos limites da caixa.

4. Consideram-se contornos envolventes do veículo os planos verticais que passam pelos seus pontos extremos.

5. É proibido o transporte de carga cujo peso seja superior ao máximo legalmente previsto.

6. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

7. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 2, 3 ou 5.

8. O transporte de carga cujo peso seja superior em 20%, ou mais, do que o peso máximo legalmente previsto é punido com multa de 3 000,00 patacas.

Artigo 53.º
Transporte de matérias perigosas

1. Os veículos que efectuem o transporte de matérias perigosas devem ser devidamente sinalizados.

2. Os veículos referidos no número anterior só podem estacionar em locais destinados para o efeito, salvo nos casos e em condições excepcionais fixadas em diploma complementar.

3. Na caixa do veículo não podem ser transportados simultaneamente passageiros e matérias perigosas.

4. A classificação das matérias perigosas, as demais condições de circulação e de estacionamento e respectiva sinalização são fixadas por diploma complementar.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir qualquer das disposições dos n.os 1 a 3.

Artigo 54.º
Transporte de matérias especiais

1. O transporte de carnes para consumo só é permitido em veículos de caixa fechada e em perfeitas condições de higiene.

2. O transporte de animais mortos, peles verdes, resíduos, matérias insalubres ou de mau cheiro ou estrumes só é permitido em veículos de caixa fechada ou que, sendo de caixa aberta, transportem os referidos materiais em recipientes hermeticamente fechados.

3. Os veículos que efectuem o transporte de matérias pulverulentas só podem transitar de forma a evitar que estas se espalhem pelo ar ou pelo solo, para o que devem as mesmas, quando o veículo não estiver equipado com caixa fechada, ser integralmente cobertas com a colocação de oleados, lonas ou outros materiais adequados, de dimensões suficientes.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

SECÇÃO X
Serviço de urgência e transporte colectivo de passageiros

Artigo 55.º
Veículos prioritários

1. O condutor de veículo prioritário pode, quando a sua missão o exigir, deixar de cumprir regras e sinais de trânsito, com excepção dos sinais dos agentes reguladores do trânsito.

2. O condutor referido no número anterior não pode, porém, em circunstância alguma, pôr em perigo os demais utentes da via, sendo, designadamente, obrigado a suspender a sua marcha nas seguintes situações:

1) Perante o sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito, embora possa prosseguir, sem esperar que a sinalização mude, depois de tomadas as devidas precauções;

2) Perante o sinal de paragem obrigatória na intersecção.

3. A marcha urgente deve ser assinalada através da utilização dos sinais especiais.

4. É proibida a utilização dos sinais que identificam a marcha de um veículo prioritário quando o respectivo veículo não transite em missão de polícia, em missão urgente de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 56.º
Comportamento perante veículos prioritários

1. Os utentes da via pública devem deixar livre a passagem, detendo a sua marcha se necessário, para permitir o trânsito de veículos prioritários.

2. A fim de permitir o trânsito de um veículo prioritário que circule em via congestionada deve o condutor deixar livre uma passagem do lado direito da faixa de rodagem afecta ao seu sentido de marcha.

3. Se existir corredor de circulação, o condutor deve facilitar a entrada do veículo prioritário nesse corredor.

4. Os veículos, ainda que legalmente estacionados em locais da via pública, que possam obstar à circulação de veículos prioritários podem ser removidos dos seus locais pelos agentes das entidades fiscalizadoras.

5. As regras previstas nos n.os 1 a 4 devem ser seguidas igualmente em relação a veículos particulares, quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou de pessoas doentes em estado grave, assinalando devidamente a sua marcha urgente, designadamente através dos sinais intermitentes avisadores de perigo.

Artigo 57.º
Utilização abusiva de sinais de marcha urgente

1. É proibido o abuso de utilização, por veículos particulares, de sinais de marcha urgente prevista no n.º 5 do artigo anterior.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 58.º
Transporte colectivo de passageiros

1. O condutor deve reduzir a velocidade ou parar, a fim de facilitar aos veículos de transporte colectivo de passageiros retomar a marcha, à saída das paragens sinalizadas.

2. O condutor de veículos de transporte colectivo de passageiros deve parar nos locais especialmente adaptados ou destinados para o efeito ou, na ausência destes, o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo da faixa de rodagem.

3. Ao retomar a marcha o condutor referido no número anterior deve assinalar devidamente a manobra e tomar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

SECÇÃO XI
Comportamento em caso de avaria ou acidente

Artigo 59.º
Imobilização

1. Em caso de imobilização forçada, por avaria ou acidente, o condutor deve retirar o veículo da faixa de rodagem para a esquerda no sentido da sua marcha, salvo se tal for materialmente impossível.

2. Enquanto o veículo não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deve ainda adoptar as medidas necessárias para que os outros utentes da via se apercebam da sua presença, designadamente através dos sinais intermitentes avisadores de perigo.

3. O condutor deve providenciar no sentido de o veículo imobilizado ser removido da via o mais rapidamente possível.

4. São proibidas as reparações de veículos na via pública, salvo para as avarias fácil e rapidamente remediáveis que se tornem indispensáveis ao prosseguimento da marcha.

5. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1, 3 ou 4.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 60.º
Avaria nas luzes

1. De noite ou quando a visibilidade for insuficiente, é proibido o trânsito de veículos sem iluminação por avaria de luzes.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

SECÇÃO XII
Trânsito em certas vias ou troços

Artigo 61.º
Cruzamentos e entroncamentos

1. O condutor não deve entrar num cruzamento ou num entroncamento, ainda que as regras de cedência de passagem ou a sinalização luminosa lho permitam, se for previsível que, tendo em conta a intensidade do trânsito, fique nele imobilizado, perturbando a circulação transversal.

2. O condutor de veículo imobilizado num cruzamento ou num entroncamento em que o trânsito seja regulado por sinalização luminosa pode sair dele sem esperar que a circulação seja aberta no seu sentido de trânsito, desde que não perturbe os outros utentes.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 62.º
Vias reservadas e corredores de circulação

1. As faixas de rodagem podem, mediante sinalização, ser reservadas ao trânsito de veículos de certas espécies ou afectos a determinados transportes, podendo ainda ser nelas criados corredores de circulação para a mesma finalidade.

2. É proibida a utilização das faixas de rodagem e dos corredores de circulação referidos no número anterior pelos condutores de quaisquer outros veículos, salvo os prioritários.

3. Podem, no entanto, ser utilizados os corredores de circulação e feito o seu atravessamento, quando a sinalização ou a marcação do pavimento o permitam, para efectuar a manobra de mudança de direcção e para o acesso a garagens ou a propriedades particulares.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 63.º
Pistas especiais

1. Quando existam pistas especialmente destinadas a veículos de certa espécie, o trânsito destes deve fazer-se sempre por elas, ficando vedada a sua utilização aos condutores de quaisquer outros veículos.

2. É permitido, no entanto, o atravessamento dos locais referidos no número anterior quando o acesso a propriedades ou a parques de estacionamento o exija.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

SECÇÃO XIII
Regras especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes

Artigo 64.º
Regras de condução

1. O condutor de motociclo, de ciclomotor ou de velocípede não pode:

1) Conduzir com qualquer das mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra;

2) Seguir com qualquer dos pés fora dos pedais ou dos respectivos apoios;

3) Rebocar ou fazer-se rebocar;

4) Seguir a par de outro veículo, salvo no caso de velocípedes quando transitem em pista especial.

2. O disposto nas alíneas 1) e 2) do número anterior não se aplica aos condutores portadores de deficiência, devidamente comprovada por atestado médico, que conduzam motociclos e ciclomotores adaptados à sua deficiência física.

3. Nos passeios ou pistas destinados aos peões, o condutor de motociclo e de ciclomotor não pode:

1) Circular;

2) Conduzi-lo à mão.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1 ou na alínea 1) do n.º 3.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 2) do n.º 3.

Artigo 65.º
Uso de capacete

1. Os condutores e os passageiros dos ciclomotores e dos motociclos são obrigados a proteger a cabeça com um capacete, considerando-se o uso de capacete desapertado como falta do mesmo.

2. Quando for aprovado pela entidade competente o modelo de capacete, considera-se o uso de capacete de modelo não aprovado como falta do mesmo.

3. Caso o capacete possua viseira, esta deve ser de material inquebrável, transparente e não reflector, de modo a permitir a visualização do rosto do utilizador.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 66.º
Transporte de passageiros

1. Nos motociclos e nos ciclomotores é proibido o transporte de passageiros com idade inferior a 6 anos, ou fora dos assentos ou sentados de lado.

2. Nos motociclos e nos ciclomotores é proibido o transporte de passageiros quando os seus condutores estejam habilitados a conduzi-los há menos de 1 ano, podendo ser introduzida, por diploma complementar, a obrigatoriedade do uso de sinal distintivo, a colocar no veículo, identificador da condição de condutor titular de carta de condução há menos de 1 ano.

3. Nos velocípedes de duas rodas é proibido o transporte de passageiros.

4. O transporte de passageiros nos velocípedes do tipo triciclo é objecto de diploma complementar.

5. Até à entrada em vigor do diploma complementar referido no número anterior, os velocípedes do tipo triciclo não podem transportar mais de dois passageiros.

6. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 2.

7. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 5.

Artigo 67.º
Transporte de carga

1. O condutor de motociclo, de ciclomotor ou de velocípede de duas rodas não pode transportar objectos susceptíveis de prejudicarem a condução, constituírem perigo para a segurança das pessoas e das coisas ou perturbarem o trânsito.

2. O transporte de carga nos velocípedes do tipo triciclo é objecto de diploma complementar.

3. Até à entrada em vigor do diploma complementar referido no número anterior, nos velocípedes do tipo triciclo é proibido o transporte de carga.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 3.

SECÇÃO XIV
Trânsito de peões

Artigo 68.º
Regras gerais

1. Os peões devem transitar pelos passeios, pistas, zonas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas,

em condições de segurança própria e sem porem em causa a segurança de terceiros.

2. Os peões podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, mas sempre por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, nos seguintes casos:

1) Quando efectuem o seu atravessamento, nos termos do n.º 5 do artigo 70.º;

2) Na falta dos locais referidos no n.º 1 ou na impossibilidade de os utilizar;

3) Nas vias em que seja proibido o trânsito de veículos;

4) Quando sigam em formação organizada sob a orientação de um monitor ou em cortejo;

5) Quando transportem objectos que, pela sua natureza ou dimensões, possam constituir perigo para a circulação dos outros peões.

3. Nos casos previstos nas alíneas 2), 4) e 5) do número anterior, os peões podem transitar pelas pistas especiais referidas no n.º 1 do artigo 63.º, desde que a intensidade do tráfego o permita e não prejudiquem o trânsito de veículos nessas pistas.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 69.º
Posição a ocupar na via

1. Os peões devem transitar pela esquerda dos locais que lhes estão destinados, salvo nos casos previstos na última parte do n.º 1 e na alínea 3) do n.º 2 do artigo anterior.

2. Nos casos previstos nas alíneas 2) e 4) do n.º 2 do artigo anterior, os peões devem transitar pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível da berma, salvo se isso comprometer a sua segurança.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 70.º
Atravessamento da faixa de rodagem

1. Ao pretenderem atravessar a faixa de rodagem, os peões devem assegurar-se de que o podem fazer sem perigo, tendo em conta a distância e a velocidade dos veículos que se aproximam, e efectuar o atravessamento rapidamente.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 5, o atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se pelas passagens para peões, devidamente sinalizadas.

3. Nas passagens equipadas com sinalização luminosa os peões devem obedecer às prescrições dos sinais.

4. Quando só o trânsito de veículos estiver regulado por sinalização luminosa ou por agentes, os peões não devem efectuar o atravessamento enquanto o trânsito estiver aberto para os veículos.

5. Os peões só podem atravessar fora das passagens que lhes estão destinadas se não existir nenhuma devidamente sinalizada a uma distância inferior a 50 metros e desde que não perturbem o trânsito de veículos, devendo, nesse caso, fazê-lo pelo trajecto mais curto e o mais rapidamente possível.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 71.º
Equiparação

Salvo estipulação em contrário, é equiparado ao trânsito de peões:

1) A condução de carros de mão;

2) A condução à mão de velocípedes de duas ou de três rodas e de carros de crianças ou de deficientes físicos;

3) O trânsito de cadeiras de rodas.

SECÇÃO XV
Defesa do ambiente

Artigo 72.º
Poluição do solo e do ar

1. É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam fumos ou gases em quantidade superior à fixada em diploma complementar ou que derramem óleo ou quaisquer outras substâncias poluentes.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 73.º
Poluição sonora

1. É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam ruídos superiores aos limites máximos fixados em diploma complementar.

2. No uso de aparelhos radiofónicos ou de reprodução sonora instalados em veículo é proibido que o som emitido por esses aparelhos supere os limites máximos fixados em diploma complementar.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

CAPÍTULO IV
Veículos

SECÇÃO I
Características e inspecções

Artigo 74.º
Características dos veículos

As características dos veículos e as condições de admissão dos mesmos à circulação são fixadas em diploma complementar.

Artigo 75.º
Inspecções

1. Os veículos a motor, bem como os reboques e os semi-reboques, são submetidos a uma inspecção inicial a levar a cabo pela entidade competente antes de ser permitida a sua circulação.

2. Os automóveis, os motociclos, os ciclomotores, os reboques, os semi-reboques e as máquinas industriais são inspeccionados periodicamente.

3. Os veículos referidos no número anterior são ainda submetidos a inspecções extraordinárias nos seguintes casos:

1) Sempre que haja alteração das características constantes do documento de identificação do veículo, à excepção das situações previstas no número seguinte;

2) Quando tal for determinado pela entidade competente, por sua iniciativa ou das entidades fiscalizadoras, a fim de verificar as condições de segurança dos veículos ou a sua conformidade com os requisitos exigidos pela presente lei e diplomas complementares;

3) Quando, por motivo de acidente, as características construtivas ou funcionais do veículo, designadamente a sua estrutura principal ou os sistemas de suspensão, travagem ou direcção tenham sido afectados.

4. Quando o veículo esteja sujeito a inspecção anual obrigatória, a alteração de características referida na alínea 1) do número anterior depende somente da autorização da entidade competente, a requerimento do interessado.

5. A aprovação em inspecção periódica ou extraordinária é certificada através de documento comprovativo, o qual deve acompanhar o veículo sempre que este circule na via pública.

6. As inspecções referidas neste artigo são efectuadas nos termos fixados em diploma complementar.

7. É punido com multa de 1 500,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 3.

8. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 5.

SECÇÃO II
Matrícula

Artigo 76.º
Obrigatoriedade de matrícula

1. Só podem circular na via pública os veículos matriculados, à excepção dos velocípedes de duas rodas e dos velocípedes com mais de duas rodas em linha e dotados de mais de um par de pedais.

2. A matrícula só pode ser atribuída a veículos automóveis cujo modelo esteja homologado, salvo o disposto em legislação especial ou nos casos previstos em acordo de tratamento recíproco.

3. Os veículos a motor, os reboques e os semi-reboques apresentados a despacho na alfândega pelas entidades que se dediquem à sua importação, montagem ou fabrico podem sair da mesma com dispensa de matrícula, nas condições estabelecidas em diploma complementar.

4. Por acordo de tratamento recíproco, pode ser permitida a circulação de veículo com matrícula do exterior da RAEM.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 77.º
Identificação do veículo

1. Por cada veículo a motor matriculado é emitido um documento destinado a certificar a respectiva matrícula, do qual constam as características que o permitam identificar.

2. Sempre que um veículo transite na via pública, o seu condutor deve ser portador do documento de identificação referido no número anterior, bem como do título de registo de propriedade do veículo, ou de públicas-formas dos mesmos.

3. O condutor de veículo referido no n.º 3 do artigo anterior pode ser portador apenas da licença de importação.

4. Cada veículo matriculado deve estar provido de chapas de matrícula, nos termos fixados em diploma complementar.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

6. Caso os dados constantes da pública-forma do documento de identificação ou do título de registo de propriedade do veículo não correspondam aos dados já actualizados no documento de identificação ou no título de registo de propriedade, respectivamente, o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, é punido com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

7. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem conduzir veículo com número de matrícula que não lhe tenha sido legalmente atribuído, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 78.º
Cancelamento de matrícula

1. O cancelamento de matrícula pode ser feito a pedido do interessado ou oficiosamente.

2. A matrícula pode ser cancelada oficiosamente quando se verifique a inutilização ou o desaparecimento do veículo a que corresponde e nos demais casos definidos em diploma complementar.

3. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o cancelamento de matrícula deve ser requerido pelo proprietário no prazo de 30 dias, quando se verifique a inutilização do veículo.

4. Os veículos cuja matrícula tenha sido cancelada e sejam encontrados estacionados ou a circular na via pública são considerados como veículos não matriculados, ficando os seus proprietários sujeitos às sanções previstas na presente lei.

5. As companhias de seguros, sempre que tenham qualquer intervenção em acto decorrente da inutilização de um veículo, são obrigadas a comunicar tal facto à entidade competente para o cancelamento de matrícula, no prazo de 30 dias contado da data daquela intervenção.

6. Os tribunais, as entidades fiscalizadoras do trânsito ou quaisquer outras autoridades devem comunicar à entidade competente para o cancelamento de matrícula os casos referidos no n.º 2 de que tenham conhecimento.

7. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 5.

CAPÍTULO V
Habilitação para conduzir

Artigo 79.º
Carta de condução

1. Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito, nos termos definidos em diploma complementar.

2. O documento que titula a habilitação para conduzir veículos a motor denomina-se carta de condução.

3. Os instruendos ou os examinandos, quando acompanhados respectivamente dos instrutores ou dos examinadores, podem conduzir, nas vias públicas autorizadas para o efeito, desde que sejam titulares de uma licença de aprendizagem válida.

4. Aquando da condução, o condutor deve ser sempre portador da respectiva carta de condução válida ou de documento equivalente que a substitua provisoriamente, ou nos casos previstos no número anterior, de licença de aprendizagem válida.

5. Quando o condutor exiba o bilhete de identidade de residente da RAEM, o qual contenha os dados constantes da respectiva carta de condução, não se aplica o disposto no número anterior.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 4.

Artigo 80.º
Outros documentos que habilitam a conduzir

1. Além dos documentos referidos no artigo anterior, habilitam ainda a conduzir veículos a motor da categoria correspondente os seguintes documentos:

1) Licenças internacionais de condução que a RAEM se tenha obrigado a reconhecer, por convenção ou tratado internacional;

2) Licença de condução estrangeira a que convenções internacionais confiram validade idêntica à das licenças internacionais de condução referidas na alínea anterior;

3) Licença de condução emitida por outros países ou regiões quando haja reciprocidade de tratamento em relação às emitidas na RAEM;

4) Licença de condução emitida pelo Interior da China e por outros países ou regiões, quando não haja reciprocidade de tratamento em relação às emitidas na RAEM mas o seu titular seja aprovado em exame especial de condução a definir por despacho do Chefe do Executivo publicado no *Boletim Oficial* da RAEM, o qual estabelece igualmente o modelo e a validade do documento comprovativo de aprovação nesse exame;

5) Licenças de condução diplomáticas;

6) Licenças de condução especiais;

7) Licenças de aprendizagem, após a aprovação na prova prática do exame de condução, desde que validadas pela

entidade emissora, e até à sua substituição pela carta de condução da RAEM.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os titulares das licenças previstas nas alíneas 1) e 2) do número anterior, quando permaneçam na RAEM há mais de 14 dias e pretendam conduzir na RAEM depois de decorrido este período, devem proceder ao respectivo registo no CPSP ou junto de outra entidade a indicar por diploma complementar.

3. Caso exista reciprocidade de tratamento entre os países ou territórios emissores das licenças de condução estrangeiras e a RAEM, aos titulares das licenças referidas na alínea 2) do n.º 1 pode ser dispensado o referido registo, quando esta dispensa esteja prevista no respectivo regime de reciprocidade.

4. Por diploma complementar pode ser estabelecido um prazo máximo de condução na RAEM com os documentos referidos nas alíneas 1) a 3) do n.º 1.

Artigo 81.º
Requisitos para a obtenção de carta de condução

1. Para a obtenção de carta de condução de veículos a motor, é necessário o requerente, cumulativamente:

1) Ter completado 18 anos de idade e, para a obtenção de carta de condução de automóveis pesados, 21 anos de idade, excepto nos casos especiais definidos em diploma complementar;

2) Possuir as necessárias condições físicas e psicológicas;

3) Ser titular de bilhete de identidade de residente da RAEM ou de documento comprovativo de permanência legal na RAEM;

4) Saber ler e escrever uma das línguas oficiais da RAEM;

5) Não estar a cumprir sanção de inibição de conduzir;

6) Não se encontrar em nenhuma das situações previstas no artigo 108.º

2. A obtenção de carta de condução depende ainda de o candidato ter ficado aprovado no respectivo exame de condução.

3. A pedido do candidato com fundamentação de que lhe é impossível preencher o requisito previsto na alínea 4) do n.º 1, a entidade competente, quando reúna condições para organizar exame de condução em língua que o candidato saiba ler e escrever, pode dispensar aquele requisito.

4. Pode ainda ser obtida carta de condução por troca com documento considerado equivalente, nos termos fixados em diploma complementar.

Artigo 82.º
Exibição de documentos

1. O condutor que não for portador de qualquer documento que, por lei, o deva acompanhar durante a condução, pode ser notificado para o exibir no local indicado na respectiva notificação e no prazo de 8 dias.

2. Incorre no crime de desobediência o condutor que, injustificadamente, não cumpra a obrigação prevista no número anterior.

CAPÍTULO VI
Responsabilidade

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 83.º
Regime aplicável

1. A responsabilidade civil, penal ou contravencional decorrente de acidente de viação na via pública ou de infracção ao disposto na presente lei rege-se pela lei geral, com as especialidades constantes do presente capítulo.

2. Às infracções administrativas é aplicável a disciplina especial estabelecida no presente capítulo e, subsidiariamente, o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

Artigo 84.º
Concurso de infracções

1. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é aplicável ao concurso de infracções o disposto no artigo 126.º do Código Penal e no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

2. No caso de concurso de infracções administrativas, o infractor é punido unicamente com a sanção mais grave, sem prejuízo da aplicabilidade das sanções acessórias previstas para as infracções administrativas cometidas.

Artigo 85.º
Responsabilidade pelas infracções

1. São responsáveis pelas contravenções:

1) Os proprietários, os adquirentes com reserva de propriedade, os usufrutuários ou aqueles que, a qualquer título, tenham a posse efectiva do veículo, quando se trate de infracção às disposições que condicionam a admissão do veículo ao trânsito na via pública;

2) Os condutores, quando se trate de infracção às regras, sinais de trânsito e ordens dos agentes reguladores do trânsito;

3) Os examinandos, na realização das provas práticas do exame de condução.

2. Para além das entidades referidas no número anterior, são também responsáveis pelas infracções administrativas:

1) Os peões, relativamente às infracções que respeitem ao trânsito de peões;

2) Os passageiros nos casos previstos no n.º 9 do artigo 50.º e no n.º 3 do artigo 51.º;

3) Os comitentes que exijam dos condutores um comportamento que represente manifesto perigo para a segurança da condução;

4) Os pais ou tutores que conheçam a inabilidade ou imprudência habitual de seus filhos menores ou dos tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução.

3. São também considerados autores das contravenções ou das infracções administrativas cometidas no exercício da condução, os instrutores, no que respeita às infracções causadas pelos instruendos que não resultem de desobediência às indicações da instrução.

4. Cessa a responsabilidade referida nos n.os 1 e 2, se o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, provar que o condutor o utilizou abusivamente ou infringiu as ordens, instruções ou os termos de autorização concedida para a sua condução, recaindo, neste caso, a responsabilidade sobre o condutor.

5. O proprietário do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das multas que forem devidas pelo autor da infracção administrativa, sem prejuízo do direito de regresso contra este, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.

SECÇÃO II
Garantia da responsabilidade civil

Artigo 86.º
Obrigação de seguro

1. Os veículos a motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efectuado seguro de responsabilidade civil, nos termos de diplomas complementares.

2. Por cada seguro efectuado é emitido um documento comprovativo, de modelo legalmente aprovado, que deve acompanhar o condutor sempre que o veículo transite na via pública.

3. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 87.º
Seguro de provas desportivas

A autorização para a realização, na via pública, de provas desportivas de veículos a motor ou respectivos treinos oficiais depende da efectivação, pelo organizador, de um seguro que cubra a responsabilidade civil dos proprietários ou dos detentores dos veículos e dos participantes, decorrente dos danos resultantes de acidentes provocados por esses veículos.

SECÇÃO III
Crimes em especial

Artigo 88.º
Abandono de sinistrados

1. Quem abandonar vítima de acidente a que tenha dado causa é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.

2. Se o abandono ocorrer depois do agente se haver certificado dos seus prováveis resultados, aceitando-os ou considerando-os indiferentes, é aplicável a pena do correspondente crime doloso de comissão por omissão.

3. Se a conduta prevista no n.º 1 resultar de negligência do agente, este é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Artigo 89.º
Fuga à responsabilidade

Quem intervier num acidente e tentar, fora dos meios legais ao seu alcance, furtar-se à responsabilidade civil ou criminal em que eventualmente tenha incorrido é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Artigo 90.º
Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro, é punido com pena de prisão até 1 ano e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Na mesma pena incorre quem conduzir veículo na via pública sob influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei.

3. A negligência é punida.

Artigo 91.º
Organização ou participação em provas desportivas de veículos não autorizadas

1. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos a motor, criando com essa conduta perigo para a vida, perigo grave para a integridade física de outrem ou perigo para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão até 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Quem participar nas corridas ou provas desportivas referidas no número anterior conduzindo veículo a motor é punido com pena de prisão até 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 92.º
Condução durante o período de inibição de condução

1. Quem conduzir um veículo na via pública durante o período de inibição efectiva de condução é punido pelo crime de desobediência qualificada e com cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir.

2. Quem, tendo-lhe sido efectivamente aplicada a sanção de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, conduzir um veículo a motor na via pública antes de decorrido 1 ano contado a partir da data em que tenha transitado em julgado a sentença que aplicou a sanção, mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir, é punido pelo crime de desobediência qualificada.

Artigo 93.º
Punição pela prática de crimes por negligência

1. Os crimes por negligência cometidos no exercício da condução são punidos com as penas cominadas na lei geral agravadas, no seu limite mínimo, com um terço da sua duração máxima, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Se a negligência for grosseira, a agravação no limite mínimo da pena é de metade da sua duração máxima, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

3. A negligência grosseira na condução pressupõe a verificação de algum dos seguintes requisitos:

1) Condução em estado de embriaguez ou sob influência de álcool;

2) Condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei;

3) Excesso de velocidade igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado;

4) Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido;

5) Desrespeito da obrigação de parar imposta pelo agente regulador de trânsito, pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções;

6) Condução sem iluminação do veículo, quando obrigatória;

7) Utilização dos máximos de modo a provocar encandeamento.

Artigo 94.º
Inibição de condução pela prática de crimes

Sem prejuízo de disposição legal em contrário, é punido com inibição de condução pelo período de 2 meses a 3 anos, consoante a gravidade do crime, quem for condenado por:

1) Qualquer crime cometido no exercício da condução;

2) Fuga à responsabilidade, nos termos do artigo 89.º;

3) Falsificação, remoção ou ocultação de elementos identificadores de veículos;

4) Falsificação de carta de condução ou de documento substitutivo ou equivalente;

5) Furto ou roubo de veículo;

6) Furto de uso de veículo;

7) Qualquer crime doloso, desde que a posse da carta de condução seja susceptível de oferecer ao seu titular oportunidades ou condições especialmente favoráveis para a prática de novos crimes.

SECÇÃO IV
Contravenções em especial

Artigo 95.º
Condução por não habilitado

1. Quem conduzir veículo a motor ou máquina industrial na via pública sem estar habilitado para o efeito é punido com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa de 10 000,00 a 50 000,00 patacas.

Artigo 96.º
Condução sob influência de álcool

1. É proibido conduzir na via pública sob influência de álcool, considerando-se, para os efeitos da presente lei, sob influência de álcool, o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 gramas por litro, ou que, após exame realizado nos termos previstos na presente lei e diplomas complementares, seja como tal considerado em relatório médico.

2. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,5 gramas e inferior a 0,8 gramas por litro de sangue é punido com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas.

3. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue, é punido com pena de multa de 6 000,00 a 30 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. A reincidência é punida:

1) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja inferior a 0,8 gramas por litro de sangue;

2) Com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa de 12 000,00 a 60 000,00 patacas, e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue.

5. É punido com inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos quem, após exame pericial ordenado judicialmente, for declarado alcoólico habitual.

6. A inibição prevista no número anterior é renovável até que o condutor se encontre curado.

Artigo 97.º
Organização de actividades não autorizadas

1. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos a motor é punido com pena de multa de 30 000,00 a 150 000,00 patacas, acrescida de 3 000,00 a 15 000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes.

2. Sem prejuízo do número seguinte, quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública outras provas desportivas ou festividades é punido com pena de multa de 3 000,00 a 15 000,00 patacas.

3. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar, nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, provas desportivas é punido com pena de multa de 30 000,00 a 150 000,00 patacas, acrescida de 3 000,00 a 15 000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes.

4. A realização de provas desportivas ou de festividades autorizadas sem o cumprimento das condições fixadas pela autoridade competente é punida com as multas previstas nos n.os 1, 2 ou 3, consoante os casos, reduzidas a metade nos seus limites mínimo e máximo.

5. Os valores mínimo e máximo das multas aumentam para o dobro em caso de reincidência.

Artigo 98.º
Excesso de velocidade

1. É punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas, quem infringir os limites de velocidade com excesso de velocidade inferior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

2. É punido com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quem infringir os limites de velocidade com excesso de velocidade igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

3. Em caso de reincidência, o infractor é punido:

1) Com pena de multa de 750,00 a 3 500,00 patacas, caso a segunda infracção tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 1;

2) Com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, caso a infracção anterior tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 1 e a segunda com excesso de velocidade referido no número anterior;

3) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, se a primeira e segunda infracções tiverem sido cometidas com excesso de velocidade indicado no número anterior.

4. É punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista no n.º 1 pela terceira vez e seguintes, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das mul-

tas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenham sido cometidas com excesso de velocidade indicado no mesmo número.

5. É punido com pena de multa de 1 200,00 a 6 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção pela terceira vez e seguintes com excesso de velocidade indicado no n.º 1, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso uma das infracções anteriores tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 2.

6. A inobservância dos limites máximos de velocidade fixados nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas é punida:

1) Com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas, se o excesso de velocidade for inferior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado;

2) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, se o excesso de velocidade for igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

7. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida:

1) Com pena de multa de 3 000,00 a 15 000,00 patacas, caso a segunda infracção tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1);

2) Com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano caso a infracção anterior tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1) e a segunda com excesso de velocidade referida na alínea 2).

8. É punido com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista na alínea 1) do n.º 6 pela terceira vez e seguintes, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenham sido cometidas com excesso de velocidade indicado na mesma alínea.

9. É punido com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista no n.º 6 pela terceira vez e seguintes, com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1), no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso uma das infracções anteriores tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 2).

10. A reincidência na contravenção prevista na alínea 2) do n.º 6 é punida com pena de multa de 8 000,00 a 40 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos.

Artigo 99.º
Desrespeito pela obrigação de paragem

1. É punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas, o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

3. É punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pelo agente regulador de trânsito.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 100.º
Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido

1. Salvo disposição em contrário, quem conduzir em sentido oposto ao legalmente estabelecido é punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

3. Se a contravenção prevista no n.º 1 for praticada nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, é punida com pena de multa de 6 000,00 a 30 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 12 000,00 a 60 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos.

Artigo 101.º
Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás

1. Quem, na condução de veículo, inverter o sentido de marcha ou realizar a marcha atrás nas pontes, nos viadutos

ou nos túneis, é punido com pena de multa de 2 500,00 a 12 500,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

3. Sem prejuízo do disposto nos n.os 1 e 2, quem, na condução de veículo, inverter o sentido de marcha ou realizar a marcha atrás nas lombas, nas curvas, nas intersecções de visibilidade insuficiente ou nos locais onde a visibilidade ou as demais características da via sejam impróprias para a sua realização, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 102.º
Não cedência de passagem a determinados veículos

1. Quem, na condução de veículo, não ceder a passagem aos veículos prioritários ou às colunas de veículos das forças policiais, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. Quem infringir o disposto no n.º 5 do artigo 56.º é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

3. A reincidência nas contravenções previstas nos n.os 1 e 2 é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. Quem, na condução de veículo nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, não ceder a passagem aos veículos de socorro ou a veículos particulares, quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou de pessoas doentes em estado grave, é punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

5. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

Artigo 103.º
Não cedência de passagem a peões

1. Quem infringir o disposto no artigo 37.º é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 104.º
Ultrapassagem nas passagens para peões

1. Quem, na condução de veículo, efectuar a ultrapassagem imediatamente antes ou nas passagens assinaladas para travessia de peões, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 105.º
Reincidência

Sem prejuízo de disposição legal em contrário, considera-se reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior e depois de o infractor ter efectuado o pagamento voluntário da multa ou ter sido condenado por sentença transitada em julgado.

Artigo 106.º
Prisão em alternativa

As penas de multa cominadas para as contravenções previstas nesta secção são convertíveis em prisão, nos termos do Código Penal.

Artigo 107.º
Novos exames

1. Quando existam razões para crer que o crime ou a contravenção praticados resultaram de incapacidade ou de incompetência manifestamente perigosas para a segurança de pessoas e bens, pode o tribunal ordenar a realização de novos exames de condução, precedidos ou não de inspecção médica ou de exame psicológico, podendo o tribunal decidir a inibição de condução até à aprovação em novo exame.

2. O tribunal pode ainda ordenar a realização de novos exames de condução aos condutores que estejam habilitados a conduzir veículos de determinada classe há menos de 2 anos quando, na condução dos mesmos, pratiquem qualquer contravenção que implique inibição de conduzir.

3. Os exames a que se referem os n.os 1 e 2 não estão sujeitos ao pagamento das respectivas taxas e podem ou não abranger a totalidade das provas respectivas.

4. Consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados para a condução os indivíduos que tenham faltado ou reprovado nos exames de condução previstos neste artigo.

Artigo 108.º
Cassação da carta de condução

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 92.º, se ao condutor tiverem sido aplicadas duas sanções de inibição de

condução e este praticar nova infracção passível de inibição de condução, no prazo de 5 anos contado a partir da data em que tenha transitado em julgado a sentença que aplicou ao infractor a primeira inibição, o tribunal decide a cassação da carta de condução, ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º

2. Sem prejuízo do disposto do número anterior, o tribunal pode decidir a cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, no caso de crime cometido por negligência grosseira que preencha algum dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo 93.º

3. No caso de cassação da carta de condução, o condutor pode requerer a realização de novo exame de condução decorrido 1 ano, contado a partir da data em que transite em julgado a sentença que lhe aplicou a cassação da carta de condução, ou após o fim do período de inibição de condução aplicada por sentença anterior, quando este termine depois do referido prazo de 1 ano.

4. Nos casos referidos no n.º 2 do artigo 92.º, o prazo de 1 ano para requerer a realização de novo exame de condução previsto no número anterior interrompe-se, contando-se o novo prazo a partir da data do trânsito em julgado da sentença que condene o condutor pela prática do crime de desobediência qualificada.

Artigo 109.º
Suspensão da execução da sanção

1. O tribunal pode suspender a execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução por um período de 6 meses a 2 anos, quando existirem motivos atendíveis.

2. Se durante o período de suspensão se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução, a sanção de inibição de condução a aplicar é executada sucessivamente com a suspensa.

3. A suspensão da execução da sanção de cassação da carta de condução é sempre revogada, se, durante o período de suspensão, se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução.

4. A revogação referida no número anterior determina a execução da sanção de cassação da carta de condução.

SECÇÃO V
Infracções administrativas

Artigo 110.º
Qualificação

As infracções às disposições da presente lei que não constituam crimes ou contravenções previstos nas Secções III e IV deste Capítulo são consideradas infracções administrativas.

Artigo 111.º
Sanções

As infracções administrativas para as quais não esteja prevista sanção especial são punidas com multa de 300,00 patacas.

CAPÍTULO VII
Disposições processuais

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 112.º
Regime aplicável

1. Os processos para efectivação da responsabilidade civil, penal ou contravencional decorrente de acidente de viação na via pública ou de infracção ao disposto na presente lei regem-se pelas normas processuais respectivas, com as especialidades constantes do presente capítulo.

2. Aos processos por infracções administrativas é aplicável a disciplina especial estabelecida no presente capítulo e, subsidiariamente, o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, e pelo Código do Procedimento Administrativo.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, às formas de notificação previstas no Código do Procedimento Administrativo podem ser acrescentadas outras, por diploma complementar, desde que estas não impliquem a diminuição de direitos e garantias dos interessados.

Artigo 113.º
Notificação

1. À excepção das notificações previstas na Secção IV deste Capítulo, as notificações feitas no âmbito do procedimento sancionatório administrativo, por carta registada sem aviso de recepção, presumem-se realizadas no terceiro dia posterior ao do registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o referido terceiro dia não seja dia útil, quando efectuadas para:

1) A residência habitual ou a sede constantes do registo de propriedade do veículo, quando o notificando seja o proprietário;

2) A residência habitual constante do arquivo da entidade emissora da carta de condução, quando o notificando seja o condutor;

3) O endereço indicado pelo próprio notificando.

2. Se os interessados se encontrarem fora da RAEM, o prazo indicado no número anterior somente se inicia depois de decorridos os prazos de dilação previstos no artigo 75.º do Código do Procedimento Administrativo.

3. A presunção dos n.os 1 e 2 só pode ser ilidida pelo notificado quando a recepção da notificação ocorra em data posterior à presumida, por razões imputáveis aos serviços postais.

4. As disposições referidas nos n.os 1 a 3 são aplicáveis, no processo contravencional, às notificações feitas por parte de entidade administrativa, antes de o auto ser remetido ao órgão judiciário competente.

5. As notificações previstas na Secção IV deste Capítulo são efectuadas nos termos do Código do Procedimento Administrativo.

SECÇÃO II
Fiscalização

Artigo 114.º
Aparelhos de fiscalização

1. Os aparelhos ou instrumentos a utilizar na fiscalização rodoviária devem ser previamente aprovados e aferidos pela entidade competente, nos termos de diploma complementar.

2. Até à entrada em vigor do diploma complementar previsto no número anterior, compete ao CSV a aprovação dos referidos aparelhos ou instrumentos.

3. É proibida a instalação nos veículos de aparelhos, de dispositivos ou de produtos susceptíveis de detectar a presença ou de perturbar o funcionamento de aparelhos ou de instrumentos destinados à detecção ou registo das infracções.

4. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, nos casos a que não corresponda sanção mais grave prevista em legislação especial, podendo o aparelho, o dispositivo ou o produto em causa ser apreendidos e declarados perdidos a favor da RAEM.

Artigo 115.º
Exame de pesquisa de álcool

1. Os agentes de autoridade podem submeter os condutores a exame de pesquisa de álcool no ar expirado.

2. O exame referido no número anterior é obrigatório para os condutores ou para quaisquer outras pessoas envolvidas em acidente de que resultem mortos ou feridos, sempre que o seu estado o permita.

3. Quando não tiver sido possível a realização do exame de pesquisa de álcool no ar expirado, o médico do estabelecimento de saúde, oficial ou legalmente designado para o efeito, a que os intervenientes no acidente sejam conduzidos deve proceder à colheita da amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influenciado pelo álcool.

4. Se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito, quer por razões médicas, quer por recusa do examinando, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

5. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou ao exame médico previstos neste artigo é punido pelo crime de desobediência.

6. Nos casos de recusa previstos no número anterior, pode ainda ser aplicada a sanção de inibição de condução prevista no n.º 3 do artigo 96.º

Artigo 116.º
Impedimento de conduzir

1. Quem apresentar resultado positivo no exame previsto no n.º 1 do artigo anterior ou recusar ou não puder submeter-se a tal exame, fica impedido de conduzir pelo período de 12 horas, a menos que comprove, antes de decorrido esse período, que não está influenciado pelo álcool, através de exame por si requerido.

2. Quem conduzir com inobservância do impedimento referido no número anterior é punido pelo crime de desobediência qualificada.

Artigo 117.º
Contraprova

1. Se o exame de pesquisa de álcool no ar expirado for positivo, o examinado pode requerer de imediato a contraprova.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, o agente da autoridade deve apresentar o examinado, o mais rapidamente possível, à observação de um médico que deve colher a quantidade de sangue necessária para análise, a efectuar em laboratório autorizado ou em qualquer hospital da RAEM.

3. As despesas efectuadas com a contraprova são da responsabilidade do examinado sempre que o resultado da mesma seja positivo.

Artigo 118.º
Fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1. Os agentes de autoridade podem submeter os condutores a exames de detecção de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei, quando haja indícios de que os mesmos se encontram sob influência destas substâncias.

2. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se aos exames referidos no número anterior é punido pelo crime de desobediência.

3. Nos casos de recusa previstos no número anterior, pode ainda ser aplicada ao condutor a sanção de inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 119.º
Outras disposições relativas à fiscalização

1. As condições e os métodos a utilizar na fiscalização de condução sob influência de álcool são determinados por diploma complementar.

2. São fixados por diploma complementar os exames, os métodos e os materiais a utilizar para a determinação do estado de influenciado por estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

Artigo 120.º
Autos relativos a acidentes de viação

1. Sempre que tomem conhecimento de qualquer acidente de viação, os agentes de autoridade com competência para a fiscalização do trânsito na via pública devem levantar um auto donde constem, além da identificação dos condutores, vítimas, veículos e seus proprietários, os seguintes elementos:

1) Descrição pormenorizada da forma como se deu o acidente, suas causas e consequências, data, hora e local em que se verificou;

2) Posição em que foram encontrados os veículos e as vítimas, com medição exacta em relação a qualquer ponto inalterável;

3) Sentido de marcha dos veículos, localização e descrição dos sinais de pneumáticos ou outros que devam indicar o trajecto seguido e o ponto onde tenha começado a travagem ou a mudança de direcção;

4) Estado de funcionamento dos órgãos de travagem, de direcção e de sinalização sonora e luminosa de cada veículo;

5) Todas as circunstâncias que permitam averiguar as causas do acidente ou que tenham interesse para a determinação da responsabilidade;

6) O estabelecimento de saúde onde foram observados ou internados os feridos e, se os intervenientes se encontrarem seguros, em que seguradora, o número da apólice e a modalidade do seguro;

7) Referência ao facto de o autuante ter ou não presenciado os factos e identificação das pessoas que os presenciaram ou informaram o autuante sobre os pormenores constantes do auto.

2. Sempre que seja possível e a gravidade do acidente o justifique, o autuante deve elaborar um esboço donde constem as particularidades observadas ou fotografar os objectos ou os sinais reveladores dessas particularidades.

3. Os elementos assim elaborados devem ser juntos ao auto logo que possível.

SECÇÃO III
Apreensões

Artigo 121.º
Apreensão de carta de condução

1. A carta de condução deve ser apreendida pelos agentes de autoridade de fiscalização do trânsito nos seguintes casos:

1) Quando suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;

2) Quando se encontre em mau estado de conservação;

3) Quando tenha expirado o seu prazo de validade.

2. Nos casos previstos nas alíneas 1) e 2) do n.º 1, deve, em substituição da carta de condução, ser fornecida uma guia de condução, válida pelo tempo julgado necessário e renovável quando ocorra motivo justificativo.

3. Logo após o trânsito em julgado da sentença condenatória, nos casos previstos na alínea 1) do n.º 1, as guias de condução perdem a sua validade e são, obrigatoriamente, entregues à entidade emissora pelo condutor no prazo indicado nessa sentença, sob pena de crime de desobediência.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem conduzir com guia de condução caducada, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

5. No caso previsto na alínea 2) do n.º 1 o condutor deve, no prazo de 30 dias, requerer a substituição da carta de condução.

6. As cartas de condução, os documentos a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º e os demais documentos que habilitam a conduzir são apreendidos durante o período de inibição de condução.

7. O condutor deve entregar a carta de condução ou o documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º ao CPSP no prazo indicado na sentença que aplique a sanção de inibição de condução ou de cassação da carta de condução ou desse documento, sob pena de crime de desobediência.

8. O tribunal deve comunicar ao CPSP as sentenças que apliquem as sanções referidas no número anterior e os respectivos prazos nelas indicados.

Artigo 122.º
Apreensão de documento de identificação do veículo

1. O documento de identificação do veículo deve ser apreendido pelos agentes de autoridade de fiscalização do trânsito quando:

1) Suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;

2) Se encontre em mau estado de conservação;

3) As características do veículo a que respeita não confiram com as nele mencionadas;

4) O veículo ficar inutilizado em consequência de acidente;

5) O veículo for apreendido;

6) O veículo for encontrado a circular não oferecendo condições de segurança, nos termos definidos em diploma complementar;

7) O veículo circule em desrespeito pelas regras sobre poluição sonora e do ar.

2. A apreensão do documento de identificação do veículo pode ainda ser efectuada quando, em inspecção, se verifique que o veículo não oferece as condições de segurança legalmente definidas ou quando, estando afecto a transportes públicos, não ofereça condições de segurança ou de comodidade.

3. A apreensão do documento de identificação do veículo implica a apreensão de todos os outros documentos que ao veículo digam respeito.

4. Nos casos previstos nas alíneas 1), 2), 4), 6) e 7) do n.º 1 deve ser passada, em substituição do documento de identificação do veículo, uma guia válida pelo prazo e nas condições na mesma indicadas.

5. No caso previsto na alínea 3) do n.º 1 deve ser passada guia com validade a definir pela entidade emissora consoante o caso e apenas para o percurso até ao local do destino do veículo.

6. No caso previsto na alínea 2) do n.º 1 o interessado deve, no prazo de 30 dias, requerer a substituição do documento de identificação do veículo.

7. Nos casos previstos nas alíneas 3) a 7) do n.º 1 e quando o condutor só traga consigo a pública-forma do documento de identificação do veículo, pode ser notificado o proprietário do veículo para a entrega do seu original no local indicado na respectiva notificação e no prazo de 8 dias.

8. Incorre no crime de desobediência quem, injustificadamente, não cumpra a obrigação prevista no número anterior.

Artigo 123.º
Apreensão de veículos

1. Os veículos a motor, os reboques, os semi-reboques e os velocípedes do tipo triciclo podem ser apreendidos, quando sejam encontrados na via pública:

1) Com número de matrícula que não lhe tenha sido legalmente atribuído ou permitido;

2) Sem chapas de matrícula ou sem se encontrarem matriculados;

3) Com números de matrícula que não sejam válidos para o trânsito dentro da RAEM;

4) Com matrícula que tenha sido cancelada;

5) Estando apreendido o respectivo documento de identificação do veículo;

6) Circulando sem ter sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei;

7) Sem que o respectivo registo de propriedade tenha sido regularizado nos termos da lei.

2. Quando haja fortes indícios de que um veículo a motor seja utilizado em serviço remunerado com finalidade diferente da autorizada ou da constante da sua matrícula, o mesmo pode ser apreendido.

3. Se a apreensão referida nas alíneas 1) a 3) do n.º 1 for efectuada em sede criminal, seguem-se os termos do processo penal.

4. Nos casos previstos nas alíneas 4) e 5) do n.º 1, o proprietário pode ser designado fiel depositário do veículo.

5. No caso previsto no n.º 2, a apreensão cessa logo que seja efectuado o pagamento voluntário da multa aplicada

à infracção em causa ou prestada uma caução no montante equivalente ao dessa multa ou tomada uma decisão de arquivamento, absolutória ou, no caso de decisão sancionatória, logo que se mostre paga a respectiva multa.

6. Nos casos previstos nas alíneas 1) a 3) do n.º 1, quando não se encontre a decorrer processo criminal, e nas alíneas 4) a 7) do mesmo número, o veículo não pode manter-se apreendido por mais de 90 dias devido a negligência do proprietário em regularizar a sua situação, sob pena de o mesmo ser considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

7. Quando se verifique a cessação de apreensão referida no n.º 5, o veículo deve ser reclamado no prazo de 90 dias contado a partir da data de notificação para o efeito, sob pena de o mesmo ser considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

8. A apreensão referida na alínea 6) do n.º 1 cessa logo que seja efectuado o seguro de responsabilidade civil nos termos legais ou, no caso de acidente, se mostrem satisfeitas as indemnizações dele derivadas ou seja prestada caução por montante equivalente ao valor mínimo do seguro obrigatório.

9. O proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, respondem pelo pagamento das despesas causadas pela apreensão daquele.

SECÇÃO IV
Bloqueamento, remoção e abandono de veículos

Artigo 124.º
Estacionamento por tempo excessivo

1. Considera-se estacionamento por tempo excessivo o de veículo estacionado ininterruptamente durante 15 dias em lugar onde o estacionamento é legalmente permitido e isento de pagamento de qualquer taxa.

2. Os veículos estacionados por tempo excessivo são removidos da via pública.

3. O presente artigo não se aplica ao estacionamento de veículos nas vias equiparadas a vias públicas.

Artigo 125.º
Bloqueamento e remoção

1. Podem ser bloqueados ou removidos da via pública os veículos que se encontrem estacionados nas situações seguintes:

1) Em local de paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;

2) Nos passeios, nas passagens de peões sinalizadas ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões;

3) Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio;

4) Na faixa de rodagem, a menos de 5 metros dos cruzamentos e entroncamentos;

5) Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades ou a garagens ou em locais de estacionamento, quando devidamente sinalizados;

6) Impedindo a formação de uma ou duas filas de trânsito, conforme este se faça num ou em dois sentidos;

7) Em local em que impeçam a saída de outros veículos devidamente estacionados;

8) Em via ou corredor de circulação reservados a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;

9) Em local de estacionamento reservado, com desrespeito pelas condições da respectiva utilização;

10) Em local assinalado por linha contínua ou descontínua amarela ou onde existam placas de estacionamento proibido;

11) De modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito de peões ou de veículos.

2. Podem igualmente ser removidos da via pública os veículos que, na sequência de acidente, fiquem imobilizados em qualquer das situações previstas no número anterior.

3. Sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, são responsáveis por todas as despesas ocasionadas pelo bloqueamento ou remoção, ressalvado o direito de regresso contra o condutor.

4. O modo de efectuar o bloqueamento e desbloqueamento de veículos é definido por diploma complementar.

5. As taxas devidas pelo bloqueamento e remoção de veículos, bem como pelo depósito dos mesmos, são determinadas em diploma complementar.

6. As normas a que obedece o serviço público de estacionamento constam de diploma complementar.

Artigo 126.º
Abandono

1. Removido o veículo, nos termos do artigo 124.º e n.º 1 do artigo 125.º, aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 1247.º do Código Civil, com exclusão do

direito ao prémio referido no seu n.º 4 e sendo reduzido a 90 dias o prazo previsto no seu n.º 3.

2. O prazo referido no número anterior é reduzido para 30 dias quando, tendo em vista o estado geral do veículo ou outras circunstâncias ponderosas, for previsível que o preço obtido na venda em hasta pública não cubra as despesas decorrentes da remoção e depósito.

3. Os prazos referidos nos n.os 1 e 2 contam-se a partir da data de notificação a que se refere o artigo seguinte.

4. Se o veículo não for reclamado dentro do prazo, é considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

5. É considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM, o veículo removido nos termos do n.º 2 do artigo anterior e que não for reclamado no prazo de 90 dias contado a partir da data de notificação a que se refere o artigo seguinte.

6. O veículo é considerado imediatamente abandonado quando tal for inequivocamente manifestado pela vontade do seu proprietário e, havendo reserva de propriedade, também pelo respectivo adquirente.

Artigo 127.º
Reclamação de veículos

1. A remoção é notificada ao proprietário do veículo e, havendo reserva de propriedade, ao respectivo adquirente.

2. Da notificação deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e que o mesmo deve ser retirado dentro dos prazos referidos no artigo anterior, sob pena de ser considerado abandonado.

3. A entrega do veículo ao reclamante é feita mediante a liquidação das taxas relativas à remoção e ao depósito ou prestação de caução de valor equivalente.

4. As taxas referidas no número anterior constituem receita:

1) Do IACM, quando este proceda a remoção e depósito de veículos;

2) Da entidade exploradora, no caso de serviço público de parques de estacionamento;

3) Da RAEM, nos restantes dos casos.

Artigo 128.º
Hipoteca

1. Quando o veículo seja objecto de hipoteca, a remoção deve também ser notificada ao credor hipotecário.

2. Da notificação ao credor hipotecário deve constar a indicação dos termos em que a notificação foi feita ao proprietário e a data em que termina o prazo para levantamento do veículo, referido no artigo 126.º

3. O credor hipotecário pode requerer a entrega do veículo como fiel depositário para o caso de, findo o prazo, o proprietário o não levantar.

4. O requerimento pode ser feito no prazo de 20 dias após a notificação ou até ao termo do prazo para levantamento do veículo pelo proprietário, se terminar depois daquele.

5. O veículo deve ser entregue ao credor hipotecário logo que se mostrem pagas todas as despesas ocasionadas pela remoção e depósito, devendo o pagamento ser feito dentro dos 8 dias seguintes ao termo dos prazos a que se referem os n.os 1 ou 2 do artigo 126.º, consoante o caso.

6. O credor hipotecário tem direito de regresso contra o proprietário, não só quanto às despesas referidas no número anterior como ainda quanto às que efectuar na qualidade de fiel depositário.

Artigo 129.º
Penhora

1. Quando a autoridade que procedeu à remoção tenha conhecimento de que determinado veículo tenha sido objecto de penhora ou acto equivalente, deve informar o tribunal dessa circunstância.

2. No caso previsto no número anterior, deve o veículo ser entregue à pessoa que, para o efeito, o tribunal designar como fiel depositário, sendo dispensado o pagamento prévio das despesas de remoção e depósito.

3. Na execução, os créditos pelas despesas de remoção e depósito gozam de privilégio especial e são graduados imediatamente a seguir aos créditos da RAEM por impostos.

SECÇÃO V
Tramitação especial das contravenções

Artigo 130.º
Notificação ao infractor

Sempre que haja indícios suficientes da prática de qualquer contravenção à presente lei e demais legislação reguladora do trânsito não punível com pena de prisão, a entidade autuante notifica o infractor para efectuar o pagamento voluntário da multa no prazo de 15 dias, no local indicado na notificação.

Artigo 131.º
Pagamento voluntário

O pagamento voluntário previsto no artigo anterior é efectuado pelo valor mínimo cominado para a multa.

Artigo 132.º
Identificação do autor da contravenção

1. Quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da contravenção, deve ser notificado o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo para, no prazo de 15 dias, proceder a essa identificação ou efectuar o pagamento voluntário da multa.

2. O notificado que, no prazo indicado, não proceder à identificação nem provar a utilização abusiva do veículo é considerado responsável pela contravenção.

Artigo 133.º
Remessa a tribunal

O processo é remetido ao tribunal competente para julgamento nos seguintes casos:

1) Quando a contravenção for punível com pena de prisão;

2) Quando não houver pagamento voluntário da multa no prazo indicado;

3) Se, havendo pagamento voluntário, a contravenção for também punível com inibição de condução.

Artigo 134.º
Destino das multas

O produto das multas por contravenções à presente lei constitui receita da RAEM.

SECÇÃO VI
Tramitação especial das infracções administrativas

Artigo 135.º
Instrução e acusação

1. O procedimento sancionatório pode ser imediatamente instruído, e deduzida e notificada a acusação ao infractor, pelo agente das entidades com poder de fiscalização, nas seguintes situações:

1) Quando seja presenciado, pelo referido agente, facto que constitua infracção administrativa;

2) Quando haja indícios suficientes da prática de infracção administrativa, mesmo que não seja presenciada pelo referido agente.

2. Nas acusações referidas no número anterior, o infractor é também notificado da faculdade de pagamento voluntário da multa ou de apresentação de defesa por escrito, no local indicado e no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação da acusação.

Artigo 136.º
Identificação dos infractores

1. Quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da infracção, é deduzida a acusação contra o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, sendo-lhe notificada a faculdade de efectuar o pagamento voluntário da multa ou apresentar defesa, por escrito, ou proceder àquela identificação no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação, no local nela indicado.

2. O processo referido no número anterior é arquivado quando se comprove que outra pessoa praticou a infracção ou houve utilização abusiva do veículo.

Artigo 137.º
Pagamento voluntário

1. O pagamento voluntário da multa no prazo previsto nos artigos 135.º e 136.º é efectuado por dois terços do seu valor.

2. Decorrido o prazo previsto nos artigos 135.º e 136.º, o pagamento é efectuado pelo valor integral da multa.

Artigo 138.º
Decisão

1. Recebida a defesa e efectuadas as devidas diligências para o apuramento da existência da infracção, é elaborada pelo instrutor proposta de decisão, a qual é submetida à apreciação da entidade competente para aplicar a sanção.

2. A entidade competente para aplicar as sanções, após apreciada a proposta, determina a sanção aplicável ou manda arquivar o processo.

3. Se, no prazo estipulado nos artigos 135.º e 136.º, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar pagamento voluntário, nem proceder à respectiva identificação quando for o caso previsto no artigo 136.º, a entidade referida no número anterior deve apreciar o processo, determinando a sanção aplicável ou o arquivamento.

4. A decisão é notificada ao acusado.

Artigo 139.º
Pagamento após decisão sancionatória

Havendo decisão sancionatória que aplique multa, esta deve ser paga no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação da decisão.

Artigo 140.º
Não pagamento de multas

1. Na falta de pagamento da multa no prazo previsto no artigo anterior, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal.

2. Quem não tiver pago as multas pelas quais seja responsável e relativas a infracção administrativa à presente lei e diplomas complementares, aplicadas por decisão que se tenha tornado inimpugnável, não pode, antes de proceder ao pagamento dessas multas:

1) Efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo a que digam respeito as referidas infracções e do qual seja o proprietário;

2) Obter matrícula de outro veículo em seu nome;

3) Renovar a carta de condução.

3. Nos casos em que o pagamento de imposto de circulação seja solicitado dentro do prazo previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento do Imposto de Circulação, aprovado pela Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto, e recusado nos termos da alínea 1) do número anterior, o pagamento considera-se efectuado dentro do prazo, quando feito nos 5 dias úteis imediatos à data do pagamento das multas, mesmo que este prazo termine depois de esgotado o prazo legal para pagamento do imposto.

4. Findo o prazo previsto no número anterior, são devidos juros de mora e multa pela falta de pagamento do imposto de circulação dentro do prazo estabelecido.

5. Ao uso e fruição do veículo nos casos previstos no n.º 3 e antes de pagamento do respectivo imposto de circulação é aplicável o disposto nos n.os 5 e 6 do artigo 13.º do Regulamento do Imposto de Circulação.

Artigo 141.º
Competência sancionatória

1. A competência para aplicar as sanções pertence às seguintes entidades, de acordo com o previsto nas respectivas leis orgânicas ou em diplomas complementares:

1) Director dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes;

2) Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública;

3) Conselho de Administração do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais;

4) Director Geral dos Serviços de Alfândega.

2. A competência prevista no número anterior é delegável.

Artigo 142.º
Destino das multas

1. O produto das multas por infracções administrativas à presente lei constitui receita da RAEM, à excepção do disposto no número seguinte.

2. O produto das multas relativas às inspecções de veículos e ao ensino e exames de condução constitui receita do IACM.

SECÇÃO VII
Outras disposições

Artigo 143.º
Execução de sentença

1. A sentença que aplique as sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º produz efeitos a partir do respectivo trânsito em julgado, mesmo que o condutor não tenha ainda dado cumprimento ao disposto no n.º 7 do artigo 121.º

2. Não conta para o cumprimento do prazo de inibição de condução, nem para o prazo referido no n.º 3 do artigo 108.º, o tempo em que o condutor esteja privado da liberdade, por decisão judicial, mesmo quando esta privação resulte da conversão da pena de multa em pena de prisão, nos termos do artigo 106.º

Artigo 144.º
Registo das infracções

1. O IACM deve organizar o cadastro de cada condutor, no qual são lançadas as sanções de inibição de condução, ou de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º que lhe forem aplicadas.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, os tribunais devem comunicar ao IACM todas as decisões que apliquem a inibição de condução, ou a cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º

3. Aos processos em que deva ser apreciada a responsabilidade de qualquer condutor é sempre junta uma cópia do cadastro que lhe diga respeito.

CAPÍTULO VIII
Disposições finais e transitórias

Artigo 145.º
Conversão de contravenções em infracções administrativas

1. São convertidas em infracções administrativas as contravenções previstas nos diplomas a seguir mencionados com excepção daquelas que, como tal, sejam expressamente mantidas pela presente lei:

1) Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 34/92/M, de 29 de Junho;

2) Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro;

3) Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;

4) Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;

5) Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro;

6) Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro;

7) Portaria n.º 274/95/M, de 16 de Outubro;

8) Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro;

9) Regulamento do Serviço Público de Parques de Estacionamento, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 35/2003;

10) Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005.

2. Os montantes das multas por infracções administrativas convertidas nos termos do número anterior são fixados por regulamento administrativo.

Artigo 146.º
Alteração à Lei n.º 7/2002

O n.º 4 do artigo 9.º da Lei n.º 7/2002 passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 9.º
Identificação dos veículos

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. Sem prejuízo da eventual responsabilidade criminal que ao caso couber, a violação do disposto no número anterior constitui infracção administrativa punida com multa de 1 500,00 patacas."

Artigo 147.º
Regime subsidiário

As disposições dos Capítulos VI e VII são subsidiariamente aplicáveis às infracções administrativas convertidas, previstas nos diplomas legais mencionados no artigo 145.º

Artigo 148.º
Casos pendentes

1. As normas processuais só se aplicam às infracções cometidas após a data da entrada em vigor da presente lei, continuando os processos contravencionais pendentes a essa data a reger-se, até ao trânsito em julgado da decisão que lhes ponha termo, pelo processo contravencional, com as especialidades constantes do Código da Estrada ora revogado.

2. Nos processos contravencionais pendentes referidos no número anterior, o tribunal aplica as sanções por infracções administrativas convertidas ao abrigo da presente lei, caso essas sanções sejam mais favoráveis aos arguidos.

Artigo 149.º
Diplomas complementares

1. Os diplomas complementares à presente lei, incluindo o respectivo regime sancionatório, são aprovados pelo Chefe do Executivo.

2. Mantém-se em vigor as disposições dos diplomas complementares ao Código da Estrada que não contrariem a presente lei.

Artigo 150.º
Sucessão de entidades competentes

As atribuições e competências das entidades previstas na presente lei, bem como as respectivas receitas podem ser transferidas, por diploma complementar, para outra entidade existente ou a criar.

Artigo 151.º
Remissões para o Código da Estrada

As remissões feitas em outras disposições legais para o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M,

de 28 de Abril, consideram-se feitas para as disposições correspondentes da presente lei.

Artigo 152.º
Revogações

São revogadas todas as disposições legais contrárias à presente lei, designadamente:

1) As alíneas a) a c) do artigo 7.º e o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro;

2) O Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril;

3) A alínea a) do n.º 8 do artigo 5.º, a alínea d) do n.º 16 do artigo 9.º, o n.º 3 do artigo 105.º e os n.os 1 a 3 do artigo 121.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;

4) O n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro;

5) O artigo 42. º do Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro.

Artigo 153.º
Entrada em vigor

1. A presente lei entra em vigor no dia 1 de Outubro de 2007.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior o n.º 2 do artigo 145.º e o artigo 149.º, os quais entram em vigor no dia seguinte ao da publicação desta lei.

Aprovada em 26 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

Assinada em de de 2007.

Publique-se.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah.*

---

2. Texto de alteração da proposta de lei intitulada "Lei do Trânsito Rodoviário".

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

Lei n.º /2007

(Proposta de Lei)

Lei do Trânsito Rodoviário

A Assembleia Legislativa decreta, nos termos da alínea 1) do artigo 71.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I
Disposições gerais

SECÇÃO I
Objecto e definições

Artigo 1.º
Objecto

A presente lei estabelece os princípios e as regras gerais relativos ao trânsito rodoviário na Região Administrativa Especial de Macau (RAEM).

Artigo 2.º
Definições relativas às vias

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, entende-se por:

1) Via pública: via de comunicação terrestre aberta ao trânsito público, independentemente da mesma pertencer ao domínio público ou ao domínio privado da RAEM;

2) Via equiparada a via pública: via particular de comunicação terrestre aberta ao trânsito público;

3) Via rápida: via pública na qual a velocidade máxima permitida excede os limites máximos genéricos previstos;

4) Auto-estrada: via pública destinada a trânsito rápido, com separação física das faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizada como tal;

5) Berma: superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem;

6) Caminho: via especialmente destinada ao trânsito local em zonas não urbanizadas;

7) Corredor de circulação: via de trânsito reservada a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;

8) Faixa de rodagem: parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos;

9) Eixo da faixa de rodagem: linha longitudinal, demarcada ou não, que divide uma faixa de rodagem em duas partes, cada uma afecta a um sentido de trânsito;

10) Entroncamento: zona de junção ou bifurcação de vias públicas;

11) Intersecção: zona da faixa de rodagem comum a duas ou mais vias públicas que se juntam ou cruzam ao mesmo nível;

12) Cruzamento: zona de intersecção de vias públicas ao mesmo nível;

13) Rotunda: praça formada por cruzamento ou entroncamento, onde o trânsito se processa em sentido giratório e sinalizada como tal;

14) Via de trânsito: zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos;

15) Via de abrandamento: via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que vão sair de uma via pública diminuam a velocidade já fora da corrente de trânsito principal;

16) Via de aceleração: via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que entram numa via pública adquiram a velocidade conveniente para se incorporarem na corrente de trânsito principal;

17) Pista especial: via pública especialmente destinada, total ou parcialmente, de acordo com sinalização, ao trânsito de peões ou de certa espécie de veículos;

18) Passagem para peões: faixa destinada ao atravessamento das faixas de rodagem pelos peões, devidamente sinalizada, delimitada por bandas paralelas de cor branca;

19) Passeio: superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem;

20) Zona para peões: zona exclusivamente destinada à circulação de peões, sendo proibido o trânsito de veículos com excepção dos veículos prioritários ou de outros devidamente autorizados;

21) Localidade: zona com edificações, cujos limites são assinalados com os sinais regulamentares;

22) Parque de estacionamento: local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos;

23) Zona de estacionamento: local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento de veículos;

24) Zona residencial: área especialmente planeada com finalidade de habitação, sujeita a regras de trânsito próprias e cujas entradas e saídas são devidamente sinalizadas.

Artigo 3.º
Definições relativas aos veículos

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, entende-se por:

1) Automóvel: veículo com motor de propulsão dotado de, pelo menos, três rodas, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, não utilizando carris;

2) Automóvel ligeiro: veículo com peso bruto mínimo, por construção, de 350 kg e máximo de 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou misto, consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas;

3) Automóvel pesado: veículo com peso bruto, por construção, superior a 3500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou misto consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas;

4) Ciclomotor: veículo dotado de duas ou três rodas, equipado com motor térmico de propulsão de cilindrada não superior a $50cm^3$ ou com motor eléctrico cuja potência não exceda 4 kW, e com uma velocidade, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h;

5) Motociclo: veículo dotado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, com velocidade máxima, em patamar e por construção, superior a 45 km/h e equipado com motor de propulsão de cilindrada superior a 50 cm^3, no caso de motor de combustão interna ou de potência superior a 4 kW no caso de motor eléctrico;

6) Quadriciclo ligeiro: veículo dotado de quatro rodas, com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cujo peso sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo eléctrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm^3, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor eléctrico;

7) Quadriciclo pesado: veículo dotado de quatro rodas, com motor de potência não superior a 15 kW e cujo peso sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias;

8) Máquina industrial: veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública, sendo pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não os 3 500 kg;

9) Reboque: veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor;

10) Semi-reboque: veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor, assentando a parte da frente e distribuindo o peso sobre este;

11) Tractor: automóvel com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, construído para desenvolver essencialmente esforços de tracção, sem comportar carga útil, podendo ser pesado ou ligeiro, consoante o seu peso bruto seja superior ou não a 3 500 kg, respectivamente;

12) Veículo articulado: veículo constituído por dois troços rígidos ligados entre si por uma secção articulada;

13) Veículo prioritário: veículo que transita em missão de polícia, em missão urgente de socorro ou de serviço urgente de interesse público, assinalando adequadamente a sua marcha;

14) Velocípede: veículo com duas ou três rodas obrigatoriamente accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos;

15) Velocípede a motor: velocípede equipado com motor auxiliar eléctrico com potência máxima contínua de 0,25kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

Artigo 4.º
Âmbito de aplicação

1. O disposto na presente lei é aplicável ao trânsito nas vias públicas da RAEM.

2. Em tudo o que não estiver regulado por legislação especial, por contrato administrativo ou por acordo celebrado entre a entidade competente e os respectivos proprietários, o disposto na presente lei é também aplicável ao trânsito nas vias equiparadas a vias públicas.

Artigo 5.º
Competência

São competentes em matéria de trânsito rodoviário, de acordo com as atribuições previstas nas respectivas leis orgânicas ou em diplomas complementares, as seguintes entidades:

1) Conselho Superior de Viação (CSV);

2) Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes (DSSOPT);

3) Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP);

4) Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais (IACM);

5) Serviços de Alfândega.

SECÇÃO II
Princípios gerais

Artigo 6.º
Liberdade de trânsito

1. É livre a circulação nas vias públicas da RAEM, com as restrições constantes da presente lei e diplomas complementares.

2. Os utentes da via pública devem abster-se de quaisquer actos que possam impedir ou embaraçar o trânsito ou comprometer a segurança ou comodidade dos outros utentes.

Artigo 7.º
Ordens dos agentes de autoridade

1. Os utentes da via pública devem obedecer às ordens dos agentes de autoridade com competência para regular e fiscalizar o trânsito, desde que devidamente identificados como tal.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 8.º
Sinalização

1. Nos locais que possam oferecer perigo para o trânsito ou em que este deva estar sujeito a restrições especiais e ainda quando seja necessário dar indicações úteis, devem ser utilizados os respectivos sinais de trânsito, cuja descrição, significado, características e condições de utilização são definidos em diploma complementar.

2. Os sinais de trânsito não podem ser acompanhados de motivos decorativos ou de qualquer espécie de publicidade.

3. Não podem ser colocados na via pública ou nas suas proximidades quadros, anúncios, cartazes, inscrições, quaisquer meios de publicidade ou focos luminosos que possam:

1) confundir-se com os sinais de trânsito;

2) prejudicar a visibilidade ou o reconhecimento dos sinais de trânsito;

3) prejudicar a visibilidade nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos; ou

4) provocar o encadeamento do condutor.

4. A instalação de sinais de trânsito nas vias públicas só pode ser efectuada pelas entidades competentes ou mediante a sua autorização.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 4.

Artigo 9.º
Hierarquia entre regras, sinais e ordens

1. As ordens dos agentes reguladores do trânsito prevalecem sobre as prescrições resultantes dos sinais e sobre as regras de trânsito.

2. As prescrições resultantes dos sinais prevalecem sobre as regras de trânsito.

3. A hierarquia entre as prescrições resultantes da sinalização é a seguinte, por ordem decrescente:

1) Sinalização colocada temporariamente e que modifique o regime normal de utilização da via;

2) Sinais luminosos;

3) Sinais verticais;

4) Marcas rodoviárias.

CAPÍTULO II
Restrições à circulação

Artigo 10.º
Suspensão e condicionamento do trânsito

1. A suspensão ou o condicionamento do trânsito só podem ser ordenados pelas entidades competentes, por motivos de segurança, de emergência grave ou de obras ou com o fim de prover à conservação dos pavimentos, instalações e obras de arte e podem respeitar apenas a parte da via ou a veículos de certa espécie, peso ou dimensões.

2. A suspensão ou o condicionamento do trânsito podem, ainda, ser ordenados sempre que exista motivo justificado e desde que fiquem devidamente asseguradas as comunicações entre os locais servidos pela via.

3. Salvo casos de emergência grave ou de obras urgentes, a suspensão ou o condicionamento do trânsito devem ser publicitados previamente.

Artigo 11.º
Autorizações especiais

1. O trânsito de máquinas industriais, bem como o de veículos que excedam o peso ou dimensões legalmente fixados ou que transportem objectos indivisíveis que excedam os limites da respectiva caixa, dependem de autorização e são feitos de acordo com as condições a fixar no despacho de autorização.

2. Considera-se objecto indivisível aquele que não pode ser cindido sem perda do seu valor económico ou da sua função.

3. A circulação de veículos de características especiais só é permitida nos termos fixados em diploma complementar.

4. Para assegurar a efectivação da responsabilidade civil pelos prejuízos causados pelos veículos referidos nos n.os 1 e 3 pode ser exigida caução, seguro ou outra forma de garantia.

5. A competência para a autorização referida no n.º 1 é da DSSOPT.

6. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 3, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 12.º
Proibição da circulação de certos veículos

1. Pode ser proibido ou condicionado, por entidade competente, com carácter temporário ou permanente, em todas ou apenas em certas vias públicas, o trânsito de determinadas espécies de veículos ou de veículos que transportem certas mercadorias.

2. A circulação de velocípedes a motor e quadriciclos ligeiros e pesados na via pública só é permitida nos termos a fixar em diploma complementar.

3. É proibida a circulação, na via pública, de velocípedes com mais de duas rodas em linha e dotados de mais de um par de pedais, salvo em locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente.

4. É proibida a circulação, na via pública, de trotinetas, com ou sem motor, à excepção dos locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente.

5. A proibição referida no número anterior pode ser estendida a outros meios de circulação análogos através de diploma complementar.

6. É punido com multa de 600,00 ou 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2, consoante se trate de velocípede a motor ou de quadriciclo.

7. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 4.

Artigo 13.º
Utilizações especiais das vias públicas

1. A utilização da via pública para a realização de reuniões ou de manifestações rege-se por legislação própria.

2. A utilização da via pública para a realização de provas desportivas, festividades ou outras actividades que possam afectar o trânsito normal só é permitida mediante autorização dada, caso a caso, pela entidade competente, dependendo ainda do cumprimento das condições fixadas para a sua realização.

Artigo 14.º
Animais e veículos de tracção animal

1. É proibida a circulação na via pública de animais e de veículos de tracção animal, salvo quando permitida por diploma complementar ou com autorização da entidade com-

petente e de acordo com as condições fixadas no despacho de autorização.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

CAPÍTULO III
Regras de circulação

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 15.º
Condutores

1. Todo o veículo que circule na via pública deve ter um condutor.

2. O condutor deve abster-se de conduzir se não se encontrar nas devidas condições físicas ou psíquicas.

3. O condutor deve manter, em todo o momento, o domínio do veículo que conduz, sendo-lhe vedada a prática de quaisquer actos ou actividades susceptíveis de afectar o exercício de condução com segurança.

Artigo 16.º
Proibição do uso de telemóveis

1. É proibido ao condutor, durante a condução do veículo, o uso de telemóveis, salvo quando utilize as funções de mãos-livres.

2. A proibição referida no número anterior pode ser estendida, por diploma complementar, a outros meios audiovisuais ou de telecomunicações.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 17.º
Início de marcha

1. O condutor não pode iniciar ou retomar a marcha sem assinalar com a necessária antecedência a sua intenção e sem adoptar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 18.º
Posição a ocupar na via

1. O trânsito de veículos faz-se pelo lado esquerdo da faixa de rodagem e o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior os casos em que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais vias de trânsito, desde que não haja lugar na via mais à esquerda ou o condutor pretenda mudar de direcção para a direita ou efectuar uma ultrapassagem.

3. Nas faixas de rodagem com trânsito nos dois sentidos e em que, devidamente demarcadas, existam três ou mais vias de trânsito, o condutor não pode utilizar as que estão afectas ao outro sentido.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 19.º
Placas, refúgios, marcas e dispositivos semelhantes

1. Nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas, o trânsito faz-se por forma a dar a direita à parte central dos mesmos ou às placas, refúgios, marcas ou dispositivos semelhantes existentes, desde que se encontrem no eixo da faixa de rodagem de que procedem os veículos.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, quando na faixa de rodagem exista algum dos dispositivos referidos no número anterior, o trânsito faz-se por forma a dar-lhes a direita, salvo se se encontrarem numa via de sentido único ou na parte da faixa de rodagem afecta a um só sentido, casos em que o trânsito se pode fazer pela direita ou pela esquerda, conforme for mais conveniente.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 20.º
Bermas e passeios

1. Os veículos só podem atravessar as bermas ou os passeios desde que o acesso aos prédios o exija.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 21.º
Distância de segurança entre veículos

1. O condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes, em caso de paragem súbita ou de diminuição de velocidade deste.

2. O condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu

veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 22.º
Visibilidade insuficiente

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, considera-se insuficiente a visibilidade sempre que o condutor não possa avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 metros.

SECÇÃO II
Sinais de condutores

Artigo 23.º
Sinalização de manobra

1. Quando o condutor pretender reduzir a velocidade, parar, estacionar ou efectuar qualquer manobra que implique deslocação lateral do veículo designadamente mudança de direcção, mudança de via de trânsito, ultrapassagem ou inversão do sentido de marcha, deve anunciar, claramente e com a necessária antecedência, a sua intenção aos demais utentes da via, por meio do correspondente sinal.

2. O sinal deve manter-se enquanto se efectua a manobra e cessar logo que a mesma esteja concluída.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 24.º
Sinais sonoros

1. Os sinais sonoros emitidos devem ser breves e o seu uso tão moderado quanto possível.

2. Só é permitida a utilização de sinais sonoros, quando o seu uso for indispensável para evitar um acidente ou para prevenir um condutor da intenção de o ultrapassar.

3. Exceptuam-se do disposto nos n.os 1 e 2 os sinais de veículos de polícia ou que transitem em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

4. Apenas os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores sonoros especiais.

5. As características dos dispositivos emissores de sinais sonoros especiais são fixadas em diploma complementar.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 2.

7. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 4, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como avisador sonoro especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM.

Artigo 25.º
Sinais luminosos

1. Quando os veículos transitem com as luzes acesas por insuficiência de visibilidade, os sinais sonoros podem ser substituídos por sinais luminosos, nas seguintes condições:

1) Em locais bem iluminados, pela utilização intermitente dos médios;

2) Nos restantes casos, alternando os máximos com os médios, mas sempre sem provocar encandeamento.

2. Durante a noite é obrigatória a substituição dos sinais sonoros pelos sinais luminosos utilizados nas condições previstas no número anterior, salvo nos casos de:

3) veículos prioritários;

4) perigo eminente, para evitar acidente.

3. Apenas os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores luminosos especiais.

4. Os veículos que, em razão do serviço a que se destinam, devam parar na via pública ou deslocar-se em marcha lenta devem utilizar avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em diploma complementar.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 2 ou 4.

6. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 3, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como avisador luminoso especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM.

SECÇÃO III
Iluminação

Artigo 26.º
Dispositivos

Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e os reflectores que devem equipar os veículos, bem como as respectivas características, são fixados em diploma complementar.

Artigo 27.º
Utilização dos mínimos

1. Consideram-se mínimos as luzes destinadas a indicar a presença e a largura do veículo a uma distância de 150 metros.

2. De noite, ou sempre que a visibilidade for insuficiente, devem ser utilizados os mínimos durante a paragem ou a manobra de estacionamento, salvo se os veículos estiverem equipados com dispositivos luminosos especialmente destinados a esse fim.

3. Não se aplica o disposto no número anterior durante a paragem ou o estacionamento:

1) Em vias bem iluminadas;

2) Fora das faixas de rodagem;

3) Em vias situadas em zonas residenciais ou de trânsito reduzido.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 28.º
Utilização dos médios

1. Consideram-se médios as luzes cujo feixe luminoso se projecte no solo, para a frente, eficazmente a uma distância de 30 metros, sem causar encandeamento.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, de noite, ou sempre que a visibilidade for insuficiente, devem ser utilizados os médios.

3. De noite, no trânsito em vias bem iluminadas, os médios podem ser substituídos pelos mínimos.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 29.º
Utilização dos máximos

1. Consideram-se máximos as luzes destinadas a iluminar a via, para a frente, numa distância mínima de 100 metros.

2. Os máximos não podem ser utilizados:

1) Nas vias iluminadas de modo que permita ao condutor ver numa distância mínima de 100 metros;

2) No cruzamento com outros veículos ou pessoas que transitem em sentido contrário;

3) Quando o veículo transite a menos de 100 metros do que o precede;

4) Nas pontes, viadutos e túneis;

5) Durante a paragem ou o estacionamento;

6) Durante a imobilização ou a detenção da marcha do veículo.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 1) do número anterior.

4. É punido com multa de 1 500,00 patacas quem infringir qualquer das disposições das alíneas 2) a 6) do n.º 2, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

SECÇÃO IV
Velocidade

Artigo 30.º
Princípios gerais

1. O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias especiais, possa, em condições de segurança, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente e evitar qualquer obstáculo que lhe surja em condições normalmente previsíveis.

2. O condutor não deve diminuir subitamente a velocidade do veículo sem previamente se certificar de que daí não resulta perigo para os outros utentes da via, nomeadamente para os condutores dos veículos que o sigam, nem perturbação ou entrave para o trânsito, salvo se tal procedimento for motivado por perigo iminente.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 31.º
Limites gerais de velocidade

1. Sem prejuízo da fixação, através de sinais adequados, de limites máximos ou mínimos de velocidade nas vias em que as condições de trânsito o aconselhem, os veículos estão sujeitos aos limites máximos genéricos previstos em diploma complementar.

2. Considera-se excessiva a velocidade sempre que o condutor ultrapasse os limites máximos de velocidade referidos no número anterior.

Artigo 32.º
Velocidade moderada

1. Sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, o condutor deve moderar especialmente a velocidade na aproximação de:

1) Passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões;

2) Escolas, hospitais, creches e estabelecimentos similares, quando devidamente sinalizados;

3) Vias estreitas ou marginadas por edificações;

4) Aglomerações de pessoas;

5) Curvas, cruzamentos, entroncamentos, rotundas, lombas e outros locais de visibilidade insuficiente;

6) Descidas de inclinação acentuada;

7) Locais assinalados com sinais de perigo.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 33.º
Marcha lenta

1. Os condutores não devem transitar em marcha tão lenta que cause embaraço injustificado aos restantes utentes da via ou que infrinja os limites mínimos de velocidade fixados.

2. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

SECÇÃO V
Cedência de passagem

Artigo 34.º
Princípio geral

1. O condutor sobre o qual recaia o dever de ceder a passagem deve abrandar a marcha, se necessário, parar, ou, em caso de cruzamento de veículos, recuar, por forma a permitir a passagem de outro veículo, sem alteração da velocidade ou direcção deste.

2. O condutor com prioridade de passagem deve observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 35.º
Regras

1. O condutor deve ceder a passagem aos veículos que se apresentem pela sua esquerda, com as ressalvas constantes do número seguinte.

2. O condutor deve ceder a passagem:

1) Quando saia de qualquer parque de estacionamento, zona residencial, posto de abastecimento de combustíveis ou prédio;

2) Quando conduza qualquer veículo sem motor, salvo perante os condutores na situação prevista na alínea anterior;

3) Aos veículos prioritários e às colunas de veículos das forças policiais;

4) Quando entre numa rotunda.

3. Quando dois condutores transitem em sentidos opostos, o que pretenda mudar de direcção ou inverter o sentido de marcha deve ceder a passagem.

4. O condutor que mude de direcção deve ceder a passagem aos condutores de velocípedes que transitem em pista própria que atravesse a via em que vai entrar.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 36.º
Cruzamento de veículos

1. Se não for possível o cruzamento entre dois veículos que circulem em sentidos opostos, por a faixa de rodagem se encontrar parcialmente obstruída, o condutor que tiver de contornar o obstáculo deve reduzir a velocidade ou parar, de modo a ceder a passagem aos condutores que venham no sentido oposto.

2. Nas vias de forte inclinação, deve ceder a passagem o condutor do veículo que desce.

3. Se for necessário efectuar uma manobra de marcha atrás, deve recuar:

1) O veículo que se encontre mais próximo do local em que o cruzamento seja possível;

2) O veículo que for a subir, salvo se a manobra for manifestamente mais fácil para o que desce;

3) O veículo ligeiro perante veículo pesado;

4) Qualquer veículo perante um conjunto de veículos.

4. Em todos os casos previstos neste artigo deve ser cedida a passagem aos veículos prioritários e às colunas das forças policiais, devendo estes, no entanto, adoptar as medidas necessárias para não embaraçar o trânsito e para prevenir acidentes.

5. Os condutores de veículos ou conjuntos de veículos cuja largura total exceda 2 metros ou cujo comprimento total, incluindo a carga, exceda 8 metros, devem diminuir a

velocidade ou parar, a fim de facilitarem o cruzamento com outros veículos, sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil transversal ou o estado de conservação da via não permitam o cruzamento em condições de segurança.

6. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1, 2, 3 ou 5.

Artigo 37.º
Procedimento dos condutores em relação aos peões

1. Ao aproximar-se de uma passagem para peões sinalizada, junto da qual o trânsito de veículos e de peões, ou só o primeiro, está regulado por sinalização luminosa ou por agente, o condutor deve, mesmo que autorizado a avançar, deixar passar os peões que já tenham iniciado o atravessamento da faixa de rodagem.

2. Ao aproximar-se de uma passagem para peões sinalizada, junto da qual o trânsito de veículos não é regulado por sinalização luminosa nem por agente, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a atravessar a faixa de rodagem.

3. Ao mudar de direcção, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a atravessar a faixa de rodagem à entrada da via que aquele condutor vai tomar, mesmo que não exista passagem para peões.

SECÇÃO VI
Ultrapassagem

Artigo 38.º
Regra geral

1. A ultrapassagem deve efectuar-se pela direita.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 39.º
Excepção

1. Deve fazer-se pela esquerda a ultrapassagem de veículo cujo condutor tenha assinalado a manobra de mudança de direcção para a direita, deixando livre a parte mais à esquerda da faixa de rodagem.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 40.º
Manobra de ultrapassagem

1. O condutor de veículo não deve iniciar a ultrapassagem sem se certificar de que a pode realizar sem perigo de colidir com outro veículo que transite no mesmo sentido ou em sentido contrário.

2. O condutor deve, especialmente, certificar-se de que:

1) A faixa de rodagem se encontra livre na extensão e largura necessárias para efectuar a manobra com segurança;

2) Nenhum condutor iniciou uma manobra para o ultrapassar;

3) O condutor que o antecede na sua via de trânsito não assinalou a intenção de ultrapassar um terceiro veículo ou de contornar um obstáculo;

4) Tem possibilidade de retomar normalmente lugar na sua via de trânsito.

3. Ao concluir a ultrapassagem, o condutor deve retomar lugar na sua via de trânsito, tão cedo quanto o possa fazer, sem causar perigo para os outros utentes da via.

4. Se no mesmo sentido existirem duas ou mais vias de trânsito e o condutor, tendo concluído uma ultrapassagem, pretender realizar outra imediatamente, pode manter-se na via de trânsito que tomou, desde que não cause embaraço aos veículos de marcha mais rápida que se aproximem para o ultrapassar.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 41.º
Obrigação de facultar a ultrapassagem

1. Todo o condutor deve, sempre que não exista obstáculo que o impeça, facultar a ultrapassagem, desviando-se o mais possível para a esquerda ou, nos casos previstos no n.º 1 do artigo 39.º, para a direita e não aumentando a sua velocidade enquanto não for ultrapassado.

2. Sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação não permitam a ultrapassagem em condições de segurança, os automóveis pesados, as máquinas industriais e os veículos que transitem em marcha lenta devem reduzir a velocidade ou parar a fim de a facilitar.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 42.º
Proibição de ultrapassagem

1. É proibida a ultrapassagem:

1) Imediatamente antes e nas passagens assinaladas para travessia de peões;

2) Nas lombas, curvas e outros locais de visibilidade insuficiente, salvo se para o mesmo sentido houver duas ou mais vias de trânsito devidamente demarcadas;

3) Imediatamente antes e nas intersecções;

4) Sempre que a largura da via seja insuficiente.

2. A proibição da alínea 3) do número anterior cessa:

1) Quando o trânsito se faça no sentido giratório;

2) Quando o condutor transite em via a que a sinalização conceda prioridade na intersecção;

3) Quando se trate de ultrapassar um veículo de duas rodas;

4) Quando o trânsito seja regulado por agente ou sinalização luminosa;

5) Nos casos previstos no n.º 1 do artigo 39.º

3. É proibida a ultrapassagem de um veículo que esteja a ultrapassar um terceiro.

4. Sempre que, existindo mais do que uma via de trânsito no mesmo sentido, os veículos ocupem toda a largura da faixa de rodagem destinada ao seu sentido de circulação, estando a sua velocidade dependente da dos que os precedem, não é considerado ultrapassagem o facto de os veículos de uma das vias seguirem a velocidade superior aos das outras.

5. No caso previsto no número anterior, o condutor que transite pela via de trânsito mais à esquerda não pode sair da respectiva fila, salvo para mudar de direcção ou estacionar.

6. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nas alíneas 2), 3) ou 4) do n.º 1, n.º 3 ou n.º 5.

SECÇÃO VII
Mudança de direcção, inversão do sentido de marcha e marcha atrás

Artigo 43.º
Mudança de direcção

1. O condutor que pretenda mudar de direcção para a esquerda deve aproximar-se, com a necessária antecedência e o mais possível, do limite esquerdo da faixa de rodagem e efectuar a manobra no trajecto mais curto.

2. O condutor que pretenda mudar de direcção para a direita deve, com a necessária antecedência, tomar o lado direito da faixa de rodagem ou aproximar-se o mais possível do seu eixo, consoante a via esteja afecta a um ou dois sentidos, e efectuar a manobra de modo a entrar na que vai tomar pelo lado destinado ao seu sentido de circulação.

3. Se, no caso previsto no número anterior, tanto a via que vai abandonar como aquela em que pretende entrar se destinarem ao trânsito em ambos os sentidos, o condutor deve, salvo sinalização em contrário, efectuar a manobra de modo a dar a direita ao centro da intersecção.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 44.º
Inversão do sentido de marcha

1. A inversão do sentido de marcha só pode ser feita de modo a não causar perigo ou embaraço para o trânsito.

2. É proibido inverter o sentido de marcha:

1) Nas pontes, viadutos e túneis;

2) Nas lombas;

3) Nas curvas e intersecções de visibilidade insuficiente;

4) Nos locais onde a visibilidade ou demais características da via sejam impróprias para a sua realização.

Artigo 45.º
Marcha atrás

1. A marcha atrás só é permitida como manobra auxiliar ou de recurso, devendo realizar-se lentamente, no menor trajecto possível e de modo a não prejudicar o trânsito.

2. A marcha atrás é proibida nas situações previstas no n.º 2 do artigo anterior.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

SECÇÃO VIII
Paragem e estacionamento

Artigo 46.º
Regras gerais

1. Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para tomar ou largar passageiros ou para breves operações de carga ou descarga.

2. Considera-se estacionamento a imobilização de veículo que não constitua paragem nem seja motivada por circunstâncias próprias da circulação.

3. A paragem ou o estacionamento só são permitidos:

1) Na faixa de rodagem, paralelamente e o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo da mesma, salvo nos casos em que sinalização especial, a disposição dos lugares de estacionamento ou a sua geometria indiquem outro modo;

2) Na faixa de rodagem, nos locais destinados a esse fim, mas no sentido do trânsito;

3) Fora das faixas de rodagem, nos locais especialmente adaptados ou destinados para o efeito.

4. O condutor, ao deixar o veículo estacionado, deve guardar os intervalos indispensáveis para a saída de outros veículos ou ocupação dos espaços vagos e tomar as precauções necessárias para evitar que ele se ponha em movimento.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 47.º
Proibição de paragem

1. É proibido parar:

1) Nas intersecções e a menos de 5 metros do prolongamento do limite mais próximo da faixa de rodagem transversal;

2) Nas pontes, viadutos, túneis e, de um modo geral, em todos os lugares de visibilidade insuficiente;

3) A menos de 10 metros para um e outro lado dos sinais indicadores da paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;

4) Nas passagens assinaladas para travessia de peões;

5) A menos de 20 metros antes dos sinais luminosos e dos sinais verticais, com excepção dos que regulam a paragem e o estacionamento, se a altura dos veículos, incluindo a carga, encobrir os referidos sinais;

6) Nas pistas de velocípedes, nos separadores, nos ilhéus direccionais, nas placas centrais das rotundas com trânsito giratório e nos locais especialmente destinados ao trânsito de peões;

7) Nas faixas de rodagem sinalizadas com linha longitudinal contínua delimitadora de vias de trânsito, se a distância entre aquela e o veículo for inferior a 3 metros.

2. Por diploma complementar, podem ser estabelecidas outras situações em que seja proibida a paragem.

3. A paragem não permitida é punida com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

4. Sem prejuízo do disposto em diploma complementar, nas pontes, viadutos ou túneis, a paragem não permitida é punida com multa de 900,00 patacas.

Artigo 48.º
Proibição de estacionamento

1. É proibido o estacionamento de veículo nas situações previstas no artigo anterior e ainda:

1) Nas faixas de rodagem, em segunda fila;

2) Nas vias em que impeça a formação de uma ou de duas filas de trânsito, conforme este se faça num ou nos dois sentidos;

3) Nos locais em que impeça a saída de outros veículos devidamente estacionados;

4) A menos de 5 metros para um e outro lado dos postos de abastecimento de combustíveis;

5) De modo a impedir ou a embaraçar o acesso de veículos ou peões às propriedades ou a lugares de estacionamento, nos locais por onde tal acesso efectivamente se pratique;

6) Nos locais destinados, mediante sinalização, ao estacionamento de certos veículos;

7) Nos passeios e zonas para peões;

8) De máquinas industriais, reboques ou semi-reboques, quando estes não se encontrem atrelados ao veículo tractor, salvo nos parques destinados a esse fim.

2. Por diploma complementar, podem ser estabelecidas outras situações em que seja proibido o estacionamento.

3. O estacionamento não permitido é punido com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

4. Sem prejuízo do disposto em diploma complementar, nas pontes, viadutos ou túneis, o estacionamento não permitido é punido com multa de 900,00 patacas.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 8) do n.º 1.

6. Se o infractor mantiver ou reiterar a conduta ilícita no mesmo local, considera-se que existe uma infracção administrativa autónoma por cada período de 24 horas em que a conduta ilícita for novamente detectada.

SECÇÃO IX
Transporte de pessoas e de carga

Artigo 49.º
Regras gerais

1. É proibido entrar ou sair dos veículos ou carregar ou descarregar os mesmos sem que estes estejam completamente imobilizados.

2. A entrada ou saída de pessoas ou as operações de carga ou de descarga devem fazer-se o mais rapidamente possível, salvo se o veículo estiver devidamente estacionado e a carga não ocupar a faixa de rodagem, e sempre de modo a não causar perigo ou embaraço para os outros utentes.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 50.º
Transporte de pessoas

1. É proibido o transporte de pessoas em número que exceda a lotação do veículo ou de modo a comprometer a sua segurança ou a segurança da condução.

2. Salvo condições excepcionais fixadas em diploma complementar, é proibido o transporte de pessoas fora dos assentos, excepto no caso de crianças, quando transportadas ao colo, no banco da retaguarda.

3. Os passageiros, sempre que possível, devem entrar e sair pelo lado da berma ou passeio junto do qual o automóvel esteja parado ou estacionado.

4. É proibido o transporte de crianças com idade inferior a 12 anos no banco da frente dos automóveis, salvo se, cumulativamente:

1) Estes não possuírem banco da retaguarda;

2) Tal transporte se fizer utilizando equipamento de retenção adaptado ao tamanho e peso da criança.

5. É proibido ao condutor e aos passageiros de um veículo:

1) Abrir ou manter abertas as portas sem que este se encontre completamente imobilizado;

2) Abrir ou manter abertas as portas ou sair do veículo sem previamente se ter certificado que daí não resulta perigo ou embaraço para os demais utentes da via.

6. O transporte de passageiros em serviços remunerados, designadamente as condições relativas ao exercício das respectivas actividades é objecto de diploma complementar.

7. É punido com multa de 300,00 patacas por pessoa encontrada nessas situações o condutor que infringir o disposto nos n.os 1, 2 ou 4.

8. É punido com multa de 300,00 patacas o condutor que infringir o disposto no n.º 5.

9. É punido com multa de 300,00 patacas o passageiro que infringir o disposto nos n.os 3 ou 5.

Artigo 51.º
Cinto de segurança

1. É obrigatório o uso de cinto de segurança pelo condutor e pelos passageiros transportados no banco da frente dos automóveis ligeiros.

2. A obrigatoriedade do uso de cinto de segurança pode ser estendida, por diploma complementar, aos passageiros transportados no banco de trás ou a outras espécies de veículos automóveis.

3. Sem prejuízo do número seguinte, quem não utilize ou utilize incorrectamente o cinto de segurança é punido com multa de 300,00 patacas.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo anterior, o condutor de automóvel ligeiro que transporte passageiro com idade inferior a 16 anos no banco da frente do veículo e permita que este não utilize ou utilize incorrectamente o cinto de segurança é punido com multa de 300,00 patacas.

Artigo 52.º
Carga e descarga

1. A carga e a descarga de veículos na via pública devem ser feitas pelo lado da berma ou passeio junto da qual aqueles se encontrem parados ou estacionados ou pela retaguarda.

2. Sem prejuízo das normas aplicáveis aos veículos que efectuem transportes especiais, é proibido o trânsito de veículos carregados por tal forma que possam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes da via ou danificar os pavimentos, infra-estruturas, mobiliário urbano ou construções marginais das mesmas.

3. Na colocação e na disposição da carga deve, em especial, prover-se a que:

1) Fique assegurado o equilíbrio do veículo, quando imobilizado ou em marcha;

2) Não possa vir a cair sobre a via ou a oscilar por forma que torne perigoso ou incómodo o seu transporte ou provoque a projecção de detritos ou materiais na via pública;

3) Não reduza a visibilidade do condutor;

4) Não arraste pelo pavimento;

5) Não seja excedida a altura de 4 metros a contar do solo;

6) Tratando-se de veículos destinados ao transporte de passageiros, aquela não prejudique a correcta identificação dos dispositivos de sinalização, de iluminação e da chapa de matrícula e não ultrapasse os contornos envolventes do veículo;

7) Tratando-se de veículo de transporte de mercadorias, aquelas se contenham, em comprimento e largura, nos limites da caixa.

4. Consideram-se contornos envolventes do veículo os planos verticais que passam pelos seus pontos extremos.

5. É proibido o transporte de carga cujo peso seja superior ao máximo legalmente previsto.

6. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

7. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 2, 3 ou 5.

8. O transporte de carga cujo peso seja superior em 20%, ou mais, do que o peso máximo legalmente previsto, é punido com multa de 6 000,00 patacas.

Artigo 53.º
Transporte de matérias perigosas

1. Os veículos que efectuem o transporte de matérias perigosas devem ser devidamente sinalizados.

2. Os veículos referidos no número anterior só podem estacionar em locais destinados para o efeito, salvo nos casos e em condições excepcionais fixadas em diploma complementar.

3. Na caixa do veículo não podem ser transportados simultaneamente passageiros e matérias perigosas.

4. A classificação das matérias perigosas, as demais condições de circulação e de estacionamento e respectiva sinalização são fixadas por diploma complementar.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir qualquer das disposições dos n.os 1 a 3.

Artigo 54.º
Transporte de matérias especiais

1. O transporte de carnes para consumo só é permitido em veículos de caixa fechada e em perfeitas condições de higiene.

2. O transporte de animais mortos, peles verdes, resíduos, matérias insalubres ou de mau cheiro ou estrumes só é permitido em veículos de caixa fechada ou que, sendo de caixa aberta, transportem os referidos materiais em recipientes hermeticamente fechados.

3. Os veículos que efectuem o transporte de matérias pulverulentas só podem transitar de forma a evitar que estas se espalhem pelo ar ou pelo solo, para o que devem as mesmas, quando o veículo não estiver equipado com caixa fechada, ser integralmente cobertas com a colocação de oleados, lonas ou outros materiais adequados, de dimensões suficientes.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

SECÇÃO X
Serviço de urgência e transporte colectivo de passageiros

Artigo 55.º
Veículos prioritários

1. O condutor de veículo prioritário pode, quando a sua missão o exigir, deixar de cumprir regras e sinais de trânsito, com excepção dos sinais dos agentes reguladores do trânsito.

2. O condutor referido no número anterior não pode, porém, em circunstância alguma, pôr em perigo os demais utentes da via, sendo, designadamente, obrigado a suspender a sua marcha nas seguintes situações:

3) Perante o sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito, embora possa prosseguir, sem esperar que a sinalização mude, depois de tomadas as devidas precauções;

4) Perante o sinal de paragem obrigatória na intersecção.

3. A marcha urgente deve ser assinalada através da utilização dos sinais especiais.

4. É proibida a utilização dos sinais que identificam a marcha de um veículo prioritário quando o respectivo veículo não transite em missão de polícia, ou em missão urgente de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 56.º
Comportamento perante veículos prioritários

1. Os utentes da via pública devem deixar livre a passagem, detendo a sua marcha se necessário, para permitir o trânsito de veículos prioritários.

2. A fim de permitir o trânsito de um veículo prioritário que circule em via congestionada deve o condutor deixar livre uma passagem do lado direito da faixa de rodagem afecta ao seu sentido de marcha.

3. Se existir corredor de circulação, o condutor deve facilitar a entrada do veículo prioritário nesse corredor.

4. Os veículos, ainda que legalmente estacionados em locais da via pública, que possam obstar à circulação de veí-

culos prioritários podem ser removidos dos seus locais, pelos agentes das entidades fiscalizadoras.

5. As regras previstas nos n.os 1 a 4 devem ser seguidas igualmente em relação a veículos particulares, quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou de pessoas doentes em estado grave, assinalando devidamente a sua marcha urgente, designadamente através dos sinais intermitentes avisadores de perigo.

Artigo 57.º
Utilização abusiva de sinais de marcha urgente

1. É proibido o abuso de utilização, por veículos particulares, de sinais de marcha urgente prevista no n.º 5 do artigo anterior.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Artigo 58.º
Transporte colectivo de passageiros

1. O condutor deve reduzir a velocidade ou parar, a fim de facilitar aos veículos de transporte colectivo de passageiros retomar a marcha, à saída das paragens sinalizadas.

2. O condutor de veículos de transporte colectivo de passageiros deve parar nos locais especialmente adaptados ou destinados para o efeito ou, na ausência destes, o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo da faixa de rodagem.

3. Ao retomar a marcha o condutor referido no número anterior deve assinalar devidamente a manobra e tomar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

SECÇÃO XI
Comportamento em caso de avaria ou acidente

Artigo 59.º
Imobilização

1. Em caso de imobilização forçada, por avaria ou acidente, o condutor deve retirar o veículo da faixa de rodagem para a esquerda no sentido da sua marcha, salvo se tal for materialmente impossível.

2. Enquanto o veículo não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deve ainda adoptar as medidas necessárias para que os outros utentes da via se apercebam da sua presença, designadamente através dos sinais intermitentes avisadores de perigo.

3. O condutor deve providenciar no sentido de o veículo imobilizado ser removido da via o mais rapidamente possível.

4. São proibidas as reparações de veículos na via pública, salvo para as avarias fácil e rapidamente remediáveis que se tornem indispensáveis ao prosseguimento da marcha.

5. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1, 3 ou 4.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 60.º
Avaria nas luzes

1. De noite ou quando a visibilidade for insuficiente, é proibido o trânsito de veículos sem iluminação por avaria de luzes.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

SECÇÃO XII
Trânsito em certas vias ou troços

Artigo 61.º
Cruzamentos e entroncamentos

1. O condutor não deve entrar num cruzamento ou num entroncamento, ainda que as regras de cedência de passagem ou a sinalização luminosa lho permitam, se for previsível que, tendo em conta a intensidade do trânsito, fique nele imobilizado, perturbando a circulação transversal.

2. O condutor de veículo imobilizado num cruzamento ou num entroncamento em que o trânsito seja regulado por sinalização luminosa pode sair dele sem esperar que a circulação seja aberta no seu sentido de trânsito, desde que não perturbe os outros utentes.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 62.º
Vias reservadas e corredores de circulação

1. As faixas de rodagem podem, mediante sinalização, ser reservadas ao trânsito de veículos de certas espécies ou afectos a determinados transportes, podendo ainda ser nelas criados corredores de circulação para a mesma finalidade.

2. É proibida a utilização das faixas de rodagem e dos corredores de circulação referidos no número anterior pelos condutores de quaisquer outros veículos, salvo os prioritários.

3. Podem, no entanto, ser utilizados os corredores de circulação e feito o seu atravessamento, quando a sinalização

ou a marcação do pavimento o permitam, para efectuar a manobra de mudança de direcção e para o acesso a garagens ou a propriedades particulares.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 63.º
Pistas especiais

1. Quando existam pistas especialmente destinadas a veículos de certa espécie, o trânsito destes deve fazer-se sempre por elas, ficando vedada a sua utilização aos condutores de quaisquer outros veículos.

2. É permitido, no entanto, o atravessamento dos locais referidos no número anterior quando o acesso a propriedades ou a parques de estacionamento o exija.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

SECÇÃO XIII
Regras especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes

Artigo 64.º
Regras de condução

1. O condutor de motociclo, de ciclomotor ou de velocípede não pode:

1) Conduzir com qualquer das mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra;

2) Seguir com qualquer dos pés fora dos pedais ou dos respectivos apoios;

3) Rebocar ou fazer-se rebocar;

4) Seguir a par de outro veículo, salvo no caso de velocípedes quando transitem em pista especial.

2. O disposto nas alíneas 1) e 2) do número anterior não se aplica aos condutores portadores de deficiência, devidamente comprovada por atestado médico, que conduzam motociclos e ciclomotores adaptados à sua deficiência física.

3. É proibida a circulação de motociclos e de ciclomotores nos passeios ou pistas destinados aos peões, mesmo quando conduzidos à mão.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 3.

Artigo 65.º
Uso de capacete

1. Os condutores e os passageiros dos ciclomotores e dos motociclos são obrigados a proteger a cabeça com um capacete, considerando-se o uso de capacete desapertado como falta do mesmo.

2. Quando for aprovado pela entidade competente o modelo de capacete, considera-se o uso de capacete de modelo não aprovado como falta do mesmo.

3. Caso o capacete possua viseira, esta deve ser de material inquebrável, transparente e não reflector, de modo a permitir a visualização do rosto do utilizador.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 66.º
Transporte de passageiros

1. Nos motociclos e nos ciclomotores é proibido o transporte de passageiros com idade inferior a 6 anos, ou fora dos assentos ou sentados de lado.

2. Nos motociclos e nos ciclomotores é proibido o transporte de passageiros quando os seus condutores estejam habilitados a conduzi-los há menos de 1 ano, podendo ser introduzida, por diploma complementar, a obrigatoriedade do uso de sinal distintivo, a colocar no veículo, identificador da condição de condutor titular de carta de condução há menos de 1 ano.

3. Nos velocípedes de duas rodas é proibido o transporte de passageiros.

4. O transporte de passageiros nos velocípedes do tipo triciclo é objecto de diploma complementar.

5. Até à entrada em vigor do diploma legal referido no número anterior, os velocípedes do tipo triciclo não podem transportar mais de dois passageiros.

6. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 2.

7. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 5.

Artigo 67.º
Transporte de carga

1. O condutor de motociclo, de ciclomotor ou de velocípede de duas rodas não pode transportar objectos susceptíveis de prejudicarem a condução, constituírem perigo para a segurança das pessoas e das coisas ou perturbarem o trânsito.

2. O transporte de carga nos velocípedes do tipo triciclo é objecto de diploma complementar.

3. Até à entrada em vigor do diploma legal referido no número anterior, nos velocípedes do tipo triciclo é proibido o transporte de carga.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 1 ou 3.

SECÇÃO XIV
Trânsito de peões

Artigo 68.º
Regras gerais

1. Os peões devem transitar pelos passeios, pistas, zonas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas, em condições de segurança própria e sem porem em causa a segurança de terceiros.

2. Os peões podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, mas sempre por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, nos seguintes casos:

1) Quando efectuem o seu atravessamento, nos termos do n.º 5 do artigo 70.º;

2) Na falta dos locais referidos no n.º 1 ou na impossibilidade de os utilizar;

3) Nas vias em que seja proibido o trânsito de veículos;

4) Quando sigam em formação organizada sob a orientação de um monitor ou em cortejo;

5) Quando transportem objectos que, pela sua natureza ou dimensões, possam constituir perigo para a circulação dos outros peões.

3. Nos casos previstos nas alíneas 2), 4) e 5) do número anterior, os peões podem transitar pelas pistas especiais referidas no n.º 1 do artigo 63.º, desde que a intensidade do tráfego o permita e não prejudiquem o trânsito de veículos nessas pistas.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 69.º
Posição a ocupar na via

1. Os peões devem transitar pela esquerda dos locais que lhes estão destinados, salvo nos casos previstos na última parte do n.º 1 e na alínea 3) do n.º 2 do artigo anterior.

2. Nos casos previstos nas alíneas 2) e 4) do n.º 2 do artigo anterior, os peões devem transitar pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível da berma, salvo se isso comprometer a sua segurança.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 70.º
Atravessamento da faixa de rodagem

1. Ao pretenderem atravessar a faixa de rodagem, os peões devem assegurar-se de que o podem fazer sem perigo, tendo em conta a distância e a velocidade dos veículos que se aproximam, e efectuar o atravessamento rapidamente.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 5, o atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se pelas passagens para peões, devidamente sinalizadas.

3. Nas passagens equipadas com sinalização luminosa os peões devem obedecer às prescrições dos sinais.

4. Quando só o trânsito de veículos estiver regulado por sinalização luminosa ou por agentes, os peões não devem efectuar o atravessamento enquanto o trânsito estiver aberto para os veículos.

5. Os peões só podem atravessar fora das passagens que lhes estão destinadas se não existir nenhuma devidamente sinalizada a uma distância inferior a 50 metros e desde que não perturbem o trânsito de veículos, devendo, nesse caso, fazê-lo pelo trajecto mais curto e o mais rapidamente possível.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Artigo 71.º
Equiparação

Salvo estipulação em contrário, é equiparado ao trânsito de peões:

1) A condução de carros de mão;

2) A condução à mão de velocípedes de duas ou de três rodas e de carros de crianças ou de deficientes físicos;

3) O trânsito de cadeiras de rodas.

SECÇÃO XV
Defesa do ambiente

Artigo 72.º
Poluição do solo e do ar

1. É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam fumos ou gases em quantidade superior à fixada em diploma complementar ou que derramem óleo ou quaisquer outras substâncias poluentes.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 73.º
Poluição sonora

1. É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam ruídos superiores aos limites máximos fixados em diploma complementar.

2. No uso de aparelhos radiofónicos ou de reprodução sonora instalados em veículo é proibido que o som emitido por esses aparelhos supere os limites máximos fixados em diploma complementar.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

CAPÍTULO IV
Veículos

SECÇÃO I
Características e inspecções

Artigo 74.º
Características dos veículos

As características dos veículos e as condições de admissão dos mesmos à circulação são fixadas em diploma complementar.

Artigo 75.º
Inspecções

1. Os veículos a motor, bem como os reboques e os semi-reboques, são submetidos a uma inspecção inicial a levar a cabo pela entidade competente antes de ser permitida a sua circulação.

2. Os automóveis, os motociclos, os ciclomotores, os reboques, os semi-reboques e as máquinas industriais são inspeccionados periodicamente.

3. Os veículos referidos no número anterior são ainda submetidos a inspecções extraordinárias nos seguintes casos:

1) Sempre que haja alteração das características constantes do documento de identificação do veículo, à excepção das situações previstas no número seguinte;

2) Quando tal for determinado pela entidade competente, por sua iniciativa ou das entidades fiscalizadoras, a fim de verificar as condições de segurança dos veículos ou a sua conformidade com os requisitos exigidos pela presente lei e diplomas complementares;

3) Quando, por motivo de acidente, as características construtivas ou funcionais do veículo, designadamente a sua estrutura principal ou os sistemas de suspensão, travagem ou direcção tenham sido afectados.

4. Quando o veículo esteja sujeito a inspecção anual obrigatória, a alteração de características referida na alínea 1) do número anterior depende somente da autorização da entidade competente, a requerimento do interessado.

5. A aprovação em inspecção periódica ou extraordinária é certificada através de documento comprovativo, o qual deve acompanhar o veículo sempre que este circule na via pública.

6. As inspecções referidas neste artigo são efectuadas nos termos fixados em diploma complementar.

7. É punido com multa de 1 500,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 3.

8. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 5.

SECÇÃO II
Matrícula

Artigo 76.º
Obrigatoriedade de matrícula

1. Só podem circular na via pública os veículos matriculados, à excepção dos velocípedes de duas rodas e dos velocípedes com mais de duas rodas em linha e dotados de mais de um par de pedais.

2. A matrícula só pode ser atribuída a veículos automóveis cujo modelo esteja homologado, salvo o disposto em legislação especial ou nos casos previstos em acordo de tratamento recíproco.

3. Os veículos a motor, os reboques e os semi-reboques apresentados a despacho na alfândega pelas entidades que se dediquem à sua importação, montagem ou fabrico podem sair da mesma com dispensa de matrícula, nas condições estabelecidas em diploma complementar.

4. Por acordo de tratamento recíproco, pode ser permitida a circulação de veículo com matrícula do exterior da RAEM.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Artigo 77.º
Identificação do veículo

1. Por cada veículo a motor matriculado é emitido um documento destinado a certificar a respectiva matrícula, do qual constam as características que o permitam identificar.

2. Sempre que um veículo transite na via pública, o seu condutor deve ser portador do documento de identificação referido no número anterior, bem como do título de registo de propriedade do veículo, ou de públicas-formas dos mesmos.

3. O condutor de veículo referido no n.º 3 do artigo anterior pode ser portador apenas da licença de importação.

4. Cada veículo matriculado deve estar provido de chapas de matrícula, nos termos fixados em diploma complementar.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

6. Caso os dados constantes da pública-forma do documento de identificação ou do título de registo de propriedade do veículo não correspondam aos dados já actualizados no documento de identificação ou no título de registo de propriedade, respectivamente, o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, é punido com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

7. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem conduzir veículo com número de matrícula que não lhe tenha sido legalmente atribuído, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 78.º
Cancelamento da matrícula

1. O cancelamento de matrícula pode ser feito a pedido do interessado ou oficiosamente.

2. A matrícula pode ser cancelada oficiosamente quando se verifique a inutilização ou o desaparecimento do veículo a que corresponde e nos demais casos definidos em diploma complementar.

3. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o cancelamento de matrícula deve ser requerido pelo proprietário no prazo de 30 dias, quando se verifique a inutilização do veículo.

4. Os veículos cuja matrícula tenha sido cancelada e sejam encontrados estacionados ou a circular na via pública são considerados como veículos não matriculados, ficando os seus proprietários sujeitos às sanções previstas na presente lei.

5. As companhias de seguros, sempre que tenham qualquer intervenção em acto decorrente da inutilização de um veículo, são obrigadas a comunicar tal facto à entidade competente para o cancelamento de matrícula, no prazo de 30 dias contado da data daquela intervenção.

6. Os tribunais, as entidades fiscalizadoras do trânsito ou quaisquer outras autoridades devem comunicar à entidade competente para o cancelamento de matrícula os casos referidos no n.º 2 de que tenham conhecimento.

7. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.os 3 ou 5.

CAPÍTULO V
Habilitação para conduzir

Artigo 79.º
Carta de condução

1. Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito, nos termos definidos em diploma complementar.

2. O documento que titula a habilitação para conduzir veículos a motor denomina-se carta de condução.

3. Os instruendos ou os examinandos, quando acompanhados respectivamente dos instrutores ou dos examinadores, podem conduzir, nas vias públicas autorizadas para o efeito, desde que sejam titulares de uma licença de aprendizagem válida.

4. Aquando da condução, o condutor deve ser sempre portador da respectiva carta de condução válida ou de documento equivalente que a substitua provisoriamente, ou nos casos previstos no número anterior, de licença de aprendizagem válida.

5. Quando o condutor exiba o bilhete de identidade de residente da RAEM, o qual contenha os dados constantes da respectiva carta de condução, não se aplica o disposto no número anterior.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 4.

Artigo 80.º
Outros documentos que habilitam a conduzir

1. Além dos documentos referidos no artigo anterior, habilitam ainda a conduzir veículos a motor da categoria correspondente os seguintes documentos:

1) Licenças internacionais de condução que a RAEM se tenha obrigado a reconhecer, por convenção ou tratado internacional;

2) Licença de condução estrangeira a que convenções internacionais confiram validade idêntica à das licenças internacionais de condução referidas na alínea anterior;

3) Licença de condução emitida por outros países ou regiões quando haja reciprocidade de tratamento em relação às emitidas na RAEM;

4) Licença de condução emitida pelo Interior da China e por outros países ou regiões, quando não haja reciprocidade de tratamento em relação às emitidas na RAEM mas o seu titular seja aprovado em exame especial de condução a definir por despacho do Chefe do Executivo publicado no *Boletim Oficial* da RAEM, o qual estabelece igualmente o modelo e a validade do documento comprovativo de aprovação nesse exame;

5) Licenças de condução diplomáticas;

6) Licenças de condução especiais;

7) Licenças de aprendizagem, após a aprovação na prova prática do exame de condução, desde que validadas pela entidade emissora, e até à sua substituição pela carta de condução da RAEM.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os titulares das licenças previstas nas alíneas 1) e 2) do número anterior, quando permaneçam na RAEM há mais de 14 dias e pretendam conduzir na RAEM depois de decorrido este período, devem proceder ao respectivo registo no CPSP ou junto de outra entidade a indicar por diploma complementar.

3. Caso exista reciprocidade de tratamento entre os países ou territórios emissores das licenças de condução estrangeiras e a RAEM, aos titulares das licenças referidas na alínea 2) do n.º 1 pode ser dispensado o referido registo, quando esta dispensa esteja prevista no respectivo regime de reciprocidade.

4. Por diploma complementar pode ser estabelecido um prazo máximo de condução na RAEM com os documentos referidos nas alíneas 1) a 3) do n.º 1.

Artigo 81.º
Requisitos para a obtenção de carta de condução

1. Para a obtenção de carta de condução de veículos a motor, é necessário o requerente, cumulativamente:

1) Ter completado 18 anos de idade e, para a obtenção de carta de condução de automóveis pesados, 21 anos de idade, excepto nos casos especiais definidos em diploma complementar;

2) Possuir as necessárias condições físicas e psicológicas;

3) Ser titular de bilhete de identidade de residente da RAEM ou de documento comprovativo de permanência legal na RAEM;

4) Saber ler e escrever uma das línguas oficiais da RAEM;

5) Não estar a cumprir sanção de inibição de conduzir;

6) Não se encontrar em nenhuma das situações previstas no artigo 108.º.

2. A obtenção de carta de condução depende ainda de o candidato ter ficado aprovado no respectivo exame de condução.

3. A pedido do candidato com fundamentação de que lhe é impossível preencher o requisito previsto na alínea 4) do n.º 1, a entidade competente, quando reúna condições para organizar exame de condução em língua que o candidato saiba ler e escrever, pode dispensar aquele requisito.

4. Pode ainda ser obtida carta de condução por troca com documento considerado equivalente, nos termos fixados em diploma complementar.

Artigo 82.º
Exibição de documentos

1. O condutor que não for portador de qualquer documento que, por lei, o deva acompanhar durante a condução, pode ser notificado para o exibir no local indicado na respectiva notificação e no prazo de 8 dias.

2. Incorre no crime de desobediência o condutor que, injustificadamente, não cumpra a obrigação prevista no número anterior.

CAPÍTULO VI
Responsabilidade

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 83.º
Regime aplicável

1. A responsabilidade civil, penal ou contravencional decorrente de acidente de viação na via pública ou de infracção ao disposto na presente lei rege-se pela lei geral, com as especialidades constantes do presente capítulo.

2. Às infracções administrativas é aplicável a disciplina especial estabelecida no presente capítulo e, subsidiariamente, o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

Artigo 84.º
Concurso de infracções

1. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é aplicável ao concurso de infracções o disposto no artigo 126.º do Código Penal e no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

2. No caso de concurso de infracções administrativas, o infractor é punido unicamente com a sanção mais grave, sem prejuízo da aplicabilidade das sanções acessórias previstas para as infracções administrativas cometidas.

Artigo 85.º
Responsabilidade pelas infracções

1. São responsáveis pelas contravenções:

1) Os proprietários, os adquirentes com reserva de propriedade, os usufrutuários ou aqueles que, a qualquer título, tenham a posse efectiva do veículo, quando se trate de infracção às disposições que condicionam a admissão do veículo ao trânsito na via pública;

2) Os condutores, quando se trate de infracção às regras, sinais de trânsito e ordens dos agentes reguladores do trânsito;

3) Os examinandos, na realização das provas práticas do exame de condução.

2. Para além das entidades referidas no número anterior, são também responsáveis pelas infracções administrativas:

1) Os peões, relativamente às infracções que respeitem ao trânsito de peões;

2) Os passageiros nos casos previstos no n.º 9 do artigo 50.º e no n.º 3 do artigo 51.º;

3) Os comitentes que exijam dos condutores um comportamento que represente manifesto perigo para a segurança da condução;

4) Os pais ou tutores que conheçam a inabilidade ou imprudência habitual de seus filhos menores ou dos tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução.

3. São também considerados autores das contravenções ou das infracções administrativas cometidas no exercício da condução, os instrutores, no que respeita às infracções causadas pelos instruendos que não resultem de desobediência às indicações da instrução.

4. Cessa a responsabilidade referida nos n.os 1 e 2, se o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, provar que o condutor o utilizou abusivamente ou infringiu as ordens, instruções ou os termos de autorização concedida para a sua condução, recaindo, neste caso, a responsabilidade sobre o condutor.

5. O proprietário do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das multas que forem devidas pelo autor da infracção administrativa, sem prejuízo do direito de regresso contra este, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.

SECÇÃO II
Garantia da responsabilidade civil

Artigo 86.º
Obrigação de seguro

1. Os veículos a motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efectuado seguro de responsabilidade civil, nos termos de diplomas complementares.

2. Por cada seguro efectuado é emitido um documento comprovativo, de modelo legalmente aprovado, que deve acompanhar o condutor sempre que o veículo transite na via pública.

3. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Artigo 87.º
Seguro de provas desportivas

A autorização para a realização, na via pública, de provas desportivas de veículos a motor ou respectivos treinos oficiais depende da efectivação, pelo organizador, de um seguro que cubra a responsabilidade civil dos proprietários ou dos detentores dos veículos e dos participantes, decorrente dos danos resultantes de acidentes provocados por esses veículos.

SECÇÃO III
Crimes em especial

Artigo 88.º
Abandono de sinistrados

1. Quem abandonar vítima de acidente a que tenha dado causa é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.

2. Se o abandono ocorrer depois do agente se haver certificado dos seus prováveis resultados, aceitando-os ou considerando-os indiferentes, é aplicável a pena do correspondente crime doloso de comissão por omissão.

3. Se a conduta prevista no n.º 1 resultar de negligência do agente, este é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Artigo 89.º
Fuga à responsabilidade

Quem intervier num acidente e tentar, fora dos meios legais ao seu alcance, furtar-se à responsabilidade civil ou cri-

minal em que eventualmente tenha incorrido é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Artigo 90.º
Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro, é punido com pena de prisão até 1 ano e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Na mesma pena incorre quem conduzir veículo na via pública sob influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei.

3. A negligência é punida.

Artigo 91.º
Organização ou participação em provas desportivas de veículos não autorizadas

1. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos a motor, criando com essa conduta perigo para a vida, perigo grave para a integridade física de outrem ou perigo para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão até 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Quem participar nas corridas ou provas desportivas referidas no número anterior conduzindo veículo a motor é punido com pena de prisão até 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 92.º
Condução durante o período de inibição de condução

1. Quem conduzir um veículo na via pública durante o período de inibição efectiva de condução é punido pelo crime de desobediência qualificada e com cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir.

2. Quem, tendo-lhe sido efectivamente aplicada a sanção de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, conduzir um veículo a motor na via pública antes de decorrido 1 ano contado a partir da data em que tenha transitado em julgado a sentença que aplicou a sanção, mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir, é punido pelo crime de desobediência qualificada.

Artigo 93.º
Punição pela prática de crimes por negligência

1. Os crimes por negligência cometidos no exercício da condução são punidos com as penas cominadas na lei geral agravadas, no seu limite mínimo, com um terço da sua duração máxima, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Se a negligência for grosseira, a agravação no limite mínimo da pena é de metade da sua duração máxima, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

3. A negligência grosseira na condução pressupõe a verificação de algum dos seguintes requisitos:

1) Condução em estado de embriaguez ou sob influência de álcool;

2) Condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei;

3) Excesso de velocidade igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado;

4) Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido;

5) Desrespeito da obrigação de parar imposta pelo agente regulador de trânsito, pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções;

6) Condução sem iluminação do veículo, quando obrigatória;

7) Utilização dos máximos de modo a provocar encandeamento.

Artigo 94.º
Inibição de condução pela prática de crimes

Sem prejuízo de disposição legal em contrário, é punido com inibição de condução pelo período de 2 meses a 3 anos, consoante a gravidade do crime, quem for condenado por:

1) Qualquer crime cometido no exercício da condução;

2) Fuga à responsabilidade, nos termos do artigo 89.º;

3) Falsificação, remoção ou ocultação de elementos identificadores de veículos;

4) Falsificação de carta de condução ou de documento substitutivo ou equivalente;

5) Furto ou roubo de veículo;

6) Furto de uso de veículo;

7) Qualquer crime doloso, desde que a posse da carta de condução seja susceptível de oferecer ao seu titular oportunidades ou condições especialmente favoráveis para a prática de novos crimes.

SECÇÃO IV
Contravenções em especial

Artigo 95.º
Condução por não habilitado

1. Quem conduzir veículo a motor ou máquina industrial na via pública sem estar habilitado para o efeito é punido com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa de 10 000,00 a 50 000,00 patacas.

Artigo 96.º
Condução sob influência de álcool

1. É proibido conduzir na via pública sob influência de álcool, considerando-se, para os efeitos da presente lei, sob influência de álcool, o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 gramas por litro, ou que, após exame realizado nos termos previstos na presente lei e diplomas complementares, seja como tal considerado em relatório médico.

2. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,5 gramas e inferior a 0,8 gramas por litro de sangue é punido com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas.

3. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue, é punido com pena de multa de 6 000,00 a 30 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. A reincidência é punida:

1) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja inferior a 0,8 gramas por litro de sangue;

2) Com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa de 12 000,00 a 60 000,00 patacas, e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue.

5. É punido com inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos quem, após exame pericial ordenado judicialmente, for declarado alcoólico habitual.

6. A inibição prevista no número anterior é renovável até que o condutor se encontre curado.

Artigo 97.º
Organização de actividades não autorizadas

1. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos a motor é punido com pena de multa de 30 000,00 a 150 000,00 patacas, acrescida de 3 000,00 a 15 000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes.

2. Sem prejuízo do número seguinte, quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública outras provas desportivas ou festividades é punido com pena de multa de 3 000,00 a 15 000,00 patacas.

3. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar, nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, provas desportivas é punido com pena de multa de 30 000,00 a 150 000,00 patacas, acrescida de 3 000,00 a 15 000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes.

4. A realização de provas desportivas ou de festividades autorizadas sem o cumprimento das condições fixadas pela autoridade competente é punida com as multas previstas nos n.os 1, 2 ou 3, consoante os casos, reduzidas a metade nos seus limites mínimo e máximo.

5. Os valores mínimo e máximo das multas aumentam para o dobro em caso de reincidência.

Artigo 98.º
Excesso de velocidade

1. É punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas, quem infringir os limites de velocidade com excesso de velocidade inferior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

2. É punido com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quem infringir os limites de velocidade com excesso de velocidade igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

3. Em caso de reincidência, o infractor é punido:

1) Com pena de multa de 750,00 a 3 500,00 patacas, caso a segunda infracção tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 1;

2) Com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, caso a infracção anterior tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 1 e a segunda com excesso de velocidade referido no número anterior;

3) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, se a primeira e segunda infracções tiverem sido cometidas com excesso de velocidade indicado no número anterior.

4. É punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista no n.º 1 pela terceira vez e seguintes, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenham sido cometidas com excesso de velocidade indicado no mesmo número.

5. É punido com pena de multa de 1 200,00 a 6 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção pela terceira vez e seguintes com excesso de velocidade indicado no n.º 1, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso uma das infracções anteriores tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 2.

6. A inobservância dos limites máximos de velocidade fixados nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas é punida:

1) Com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas, se o excesso de velocidade for inferior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado;

2) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, se o excesso de velocidade for igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

7. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida:

1) Com pena de multa de 3 000,00 a 15 000,00 patacas, caso a segunda infracção tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1);

2) Com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano caso a infracção anterior tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1) e a segunda com excesso de velocidade referida na alínea 2).

8. É punido com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista na alínea 1) do n.º 6 pela terceira vez e seguintes, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenham sido cometidas com excesso de velocidade indicado na mesma alínea.

9. É punido com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista no n.º 6 pela terceira vez e seguintes, com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1), no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso uma das infracções anteriores tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 2).

10. A reincidência na contravenção prevista na alínea 2) do n.º 6 é punida com pena de multa de 8 000,00 a 40 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos.

Artigo 99.º
Desrespeito pela obrigação de paragem

1. É punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas, o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

3. É punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pelo agente regulador de trânsito.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 100.º
Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido

1. Salvo disposição em contrário, quem conduzir em sentido oposto ao legalmente estabelecido é punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

3. Se a contravenção prevista no n.º 1 for praticada nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a

estas, é punida com pena de multa de 6 000,00 a 30 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 12 000,00 a 60 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos.

Artigo 101.º
Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás

1. Quem, na condução de veículo, inverter o sentido de marcha ou realizar a marcha atrás nas pontes, nos viadutos ou nos túneis, é punido com pena de multa de 2 500,00 a 12 500,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

3. Sem prejuízo do disposto nos n.os 1 e 2, quem, na condução de veículo, inverter o sentido de marcha ou realizar a marcha atrás nas lombas, nas curvas, nas intersecções de visibilidade insuficiente ou nos locais onde a visibilidade ou as demais características da via sejam impróprias para a sua realização, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 102.º
Não cedência de passagem a determinados veículos

1. Quem, na condução de veículo, não ceder a passagem aos veículos prioritários ou às colunas de veículos das forças policiais, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. Quem infringir o disposto no n.º 5 do artigo 56.º é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

3. A reincidência nas contravenções previstas nos n.os 1 e 2 é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. Quem, na condução de veículo nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, não ceder a passagem aos veículos de socorro ou a veículos particulares, quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou de pessoas doentes em estado grave, é punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

5. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

Artigo 103.º
Não cedência de passagem a peões

1. Quem infringir o disposto no artigo 37.º é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 104.º
Ultrapassagem nas passagens para peões

1. Quem, na condução de veículo, efectuar a ultrapassagem imediatamente antes ou nas passagens assinaladas para travessia de peões, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 105.º
Reincidência

Sem prejuízo de disposição legal em contrário, considera-se reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior e depois de o infractor ter efectuado o pagamento voluntário da multa ou ter sido condenado por sentença transitada em julgado.

Artigo 106.º
Prisão em alternativa

As penas de multa cominadas para as contravenções previstas nesta secção são convertíveis em prisão, nos termos do Código Penal.

Artigo 107.º
Novos exames

1. Quando existam razões para crer que o crime ou a contravenção praticados resultaram de incapacidade ou de incompetência manifestamente perigosas para a segurança de pessoas e bens, pode o tribunal ordenar a realização de novos exames de condução, precedidos ou não de inspecção médica ou de exame psicológico, podendo o tribunal decidir a inibição de condução até à aprovação em novo exame.

2. O tribunal pode ainda ordenar a realização de novos exames de condução aos condutores que estejam habilitados a conduzir veículos de determinada classe há menos de 2 anos quando, na condução dos mesmos, pratiquem qualquer contravenção que implique inibição de conduzir.

3. Os exames a que se referem os n.os 1 e 2 não estão sujeitos ao pagamento das respectivas taxas e podem ou não abranger a totalidade das provas respectivas.

4. Consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados para a condução os indivíduos que tenham faltado ou reprovado nos exames de condução previstos neste artigo.

Artigo 108.º
Cassação da carta de condução

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 92.º, se ao condutor tiverem sido aplicadas duas sanções de inibição de condução e este praticar nova infracção passível de inibição de condução, no prazo de 5 anos contado a partir da data em que tenha transitado em julgado a sentença que aplicou ao infractor a primeira inibição, o tribunal decide a cassação da carta de condução, ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º

2. Sem prejuízo do disposto do número anterior, o tribunal pode decidir a cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, no caso de crime cometido por negligência grosseira que preencha algum dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo 93.º

3. No caso de cassação da carta de condução, o condutor pode requerer a realização de novo exame de condução decorrido 1 ano, contado a partir da data em que transite em julgado a sentença que lhe aplicou a cassação da carta de condução, ou após o fim do período de inibição de condução aplicada por sentença anterior, quando este termine depois do referido prazo de 1 ano.

4. Nos casos referidos no n.º 2 do artigo 92.º, o prazo de 1 ano para requerer a realização de novo exame de condução previsto no número anterior interrompe-se, contando-se o novo prazo a partir da data do trânsito em julgado da sentença que condene o condutor pela prática do crime de desobediência qualificada.

Artigo 109.º
Suspensão da execução da sanção

1. O tribunal pode suspender a execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução por um período de 6 meses a 2 anos, quando existirem motivos atendíveis.

2. Se durante o período de suspensão se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução, a sanção de inibição de condução a aplicar é executada sucessivamente com a suspensa.

3. A suspensão da execução da sanção de cassação da carta de condução é sempre revogada, se, durante o período de suspensão, se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução.

4. A revogação referida no número anterior determina a execução da sanção de cassação da carta de condução.

SECÇÃO V
Infracções administrativas

Artigo 110.º
Qualificação

As infracções às disposições da presente lei que não constituam crimes ou contravenções previstos nas Secções III e IV deste Capítulo são consideradas infracções administrativas.

Artigo 111.º
Sanções

As infracções administrativas para as quais não esteja prevista sanção especial são punidas com multa de 300,00 patacas.

CAPÍTULO VII
Disposições processuais

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 112.º
Regime aplicável

1. Os processos para efectivação da responsabilidade civil, penal ou contravencional decorrente de acidente de viação na via pública ou de infracção ao disposto na presente lei regem-se pelas normas processuais respectivas, com as especialidades constantes do presente capítulo.

2. Aos processos por infracções administrativas é aplicável a disciplina especial estabelecida no presente capítulo e, subsidiariamente, o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, e pelo Código do Procedimento Administrativo.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, às formas de notificação previstas no Código do Procedimento Administrativo, podem ser acrescentadas outras, por diploma complementar, desde que estas não impliquem a diminuição de direitos e garantias dos interessados.

Artigo 113.º
Notificação

1. À excepção das notificações previstas na Secção IV deste Capítulo, as notificações feitas no âmbito do procedimento sancionatório administrativo, por carta registada sem

aviso de recepção, presumem-se realizadas no terceiro dia posterior ao do registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o referido terceiro dia não seja dia útil, quando efectuadas para:

1) A residência habitual ou a sede constantes do registo de propriedade do veículo, quando o notificando seja o proprietário;

2) A residência habitual constante do arquivo da entidade emissora da carta de condução, quando o notificando seja o condutor;

3) O endereço indicado pelo próprio notificando.

2. Se os interessados se encontrarem fora da RAEM, o prazo indicado no número anterior somente se inicia depois de decorridos os prazos de dilação previstos no artigo 75.º do Código do Procedimento Administrativo.

3. A presunção dos n.os 1 e 2 só pode ser ilidida pelo notificado quando a recepção da notificação ocorra em data posterior à presumida, por razões imputáveis aos serviços postais.

4. As disposições referidas nos n.os 1 a 3 são aplicáveis, no processo contravencional, às notificações feitas por parte de entidade administrativa, antes de o auto ser remetido ao órgão judiciário competente.

5. As notificações previstas na Secção IV deste Capítulo são efectuadas nos termos do Código do Procedimento Administrativo.

SECÇÃO II
Fiscalização

Artigo 114.º
Aparelhos de fiscalização

1. Os aparelhos ou instrumentos a utilizar na fiscalização rodoviária devem ser previamente aprovados e aferidos pela entidade competente, nos termos de diploma complementar.

2. Até à entrada em vigor do diploma legal previsto no número anterior, compete ao CSV a aprovação dos referidos aparelhos ou instrumentos.

3. É proibida a instalação nos veículos de aparelhos, de dispositivos ou de produtos susceptíveis de detectar a presença ou de perturbar o funcionamento de aparelhos ou de instrumentos destinados à detecção ou registo das infracções.

4. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, nos casos a que não corresponda sanção mais grave prevista em legislação especial, podendo o aparelho, o dispositivo ou o produto em causa ser apreendidos e declarados perdidos a favor da RAEM.

Artigo 115.º
Exame de pesquisa de álcool

1. Os agentes de autoridade podem submeter os condutores a exame de pesquisa de álcool no ar expirado.

2. O exame referido no número anterior é obrigatório para os condutores ou para quaisquer outras pessoas envolvidas em acidente de que resultem mortos ou feridos, sempre que o seu estado o permita.

3. Quando não tiver sido possível a realização do exame de pesquisa de álcool no ar expirado, o médico do estabelecimento de saúde, oficial ou legalmente designado para o efeito, a que os intervenientes no acidente sejam conduzidos deve proceder à colheita da amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influenciado pelo álcool.

4. Se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito, quer por razões médicas, quer por recusa do examinando, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

5. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou ao exame médico previstos neste artigo é punido pelo crime de desobediência.

6. Nos casos de recusa previstos no número anterior, pode ainda ser aplicada a sanção de inibição de condução prevista no n.º 3 do artigo 96.º

Artigo 116.º
Impedimento de conduzir

1. Quem apresentar resultado positivo no exame previsto no n.º 1 do artigo anterior ou recusar ou não puder submeter-se a tal exame, fica impedido de conduzir pelo período de 12 horas, a menos que comprove, antes de decorrido esse período, que não está influenciado pelo álcool, através de exame por si requerido.

2. Quem conduzir com inobservância do impedimento referido no número anterior é punido pelo crime de desobediência qualificada.

Artigo 117.º
Contraprova

1. Se o exame de pesquisa de álcool no ar expirado for positivo, o examinado pode requerer de imediato a contraprova.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, o agente da autoridade deve apresentar o examinado, o mais

rapidamente possível, à observação de um médico que deve colher a quantidade de sangue necessária para análise, a efectuar em laboratório autorizado ou em qualquer dos hospitais da RAEM.

3. As despesas efectuadas com a contraprova são da responsabilidade do examinado sempre que o resultado da mesma seja positivo.

Artigo 118.º
Fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1. Os agentes de autoridade podem submeter os condutores a exames de detecção de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei, quando haja indícios de que os mesmos se encontram sob influência destas substâncias.

2. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se aos exames referidos no número anterior é punido pelo crime de desobediência.

3. Nos casos de recusa previstos no número anterior, pode ainda ser aplicada ao condutor a sanção de inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Artigo 119.º
Outras disposições relativas à fiscalização

1. As condições e os métodos a utilizar na fiscalização de condução sob influência de álcool são determinados por diploma complementar.

2. São fixados por diploma complementar os exames, os métodos e os materiais a utilizar para a determinação do estado de influenciado por estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

Artigo 120.º
Autos relativos a acidentes de viação

1. Sempre que tomem conhecimento de qualquer acidente de viação, os agentes de autoridade com competência para a fiscalização do trânsito na via pública devem levantar um auto donde constem, além da identificação dos condutores, vítimas, veículos e seus proprietários, os seguintes elementos:

1) Descrição pormenorizada da forma como se deu o acidente, suas causas e consequências, data, hora e local em que se verificou;

2) Posição em que foram encontrados os veículos e as vítimas, com medição exacta em relação a qualquer ponto inalterável;

3) Sentido de marcha dos veículos, localização e descrição dos sinais de pneumáticos ou outros que devam indicar o trajecto seguido e o ponto onde tenha começado a travagem ou a mudança de direcção;

4) Estado de funcionamento dos órgãos de travagem, de direcção e de sinalização sonora e luminosa de cada veículo;

5) Todas as circunstâncias que permitam averiguar as causas do acidente ou que tenham interesse para a determinação da responsabilidade;

6) O estabelecimento de saúde onde foram observados ou internados os feridos e, se os intervenientes se encontrarem seguros, em que seguradora, o número da apólice e a modalidade do seguro;

7) Referência ao facto de o autuante ter ou não presenciado os factos e identificação das pessoas que os presenciaram ou informaram o autuante sobre os pormenores constantes do auto.

2. Sempre que seja possível e a gravidade do acidente o justifique, o autuante deve elaborar um esboço donde constem as particularidades observadas ou fotografar os objectos ou os sinais reveladores dessas particularidades.

3. Os elementos assim elaborados devem ser juntos ao auto logo que possível.

SECÇÃO III
Apreensões

Artigo 121.º
Apreensão de carta de condução

1. A carta de condução deve ser apreendida pelos agentes de autoridade de fiscalização do trânsito nos seguintes casos:

1) Quando suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;

2) Quando se encontre em mau estado de conservação;

3) Quando tenha expirado o seu prazo de validade.

2. Nos casos previstos nas alíneas 1) e 2) do n.º 1, deve, em substituição da carta de condução, ser fornecida uma guia de condução, válida pelo tempo julgado necessário e renovável quando ocorra motivo justificativo.

3. Logo após o trânsito em julgado da sentença condenatória, nos casos previstos na alínea 1) do n.º 1, as guias de condução perdem a sua validade e são, obrigatoriamente, entregues à entidade emissora pelo condutor no prazo indicado nessa sentença, sob pena de crime de desobediência.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem conduzir com guia de condução caducada, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

5. No caso previsto na alínea 2) do n.º 1 o condutor deve, no prazo de 30 dias, requerer a substituição da carta de condução.

6. As cartas de condução, os documentos a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º e os demais documentos que habilitam a conduzir são apreendidos durante o período de inibição de condução.

7. O condutor deve entregar a carta de condução ou o documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º ao CPSP no prazo indicado na sentença que aplique a sanção de inibição de condução ou de cassação da carta de condução ou desse documento, sob pena de crime de desobediência.

8. O tribunal deve comunicar ao CPSP as sentenças que apliquem as sanções referidas no número anterior e os respectivos prazos nelas indicados.

Artigo 122.º
Apreensão de documento de identificação do veículo

1. O documento de identificação do veículo deve ser apreendido pelos agentes de autoridade de fiscalização do trânsito quando:

1) Suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;

2) Se encontre em mau estado de conservação;

3) As características do veículo a que respeita não confiram com as nele mencionadas;

4) O veículo ficar inutilizado em consequência de acidente;

5) O veículo for apreendido;

6) O veículo for encontrado a circular não oferecendo condições de segurança, nos termos definidos em diploma complementar;

7) O veículo circule em desrespeito pelas regras sobre poluição sonora e do ar.

2. A apreensão do documento de identificação do veículo pode ainda ser efectuada quando, em inspecção, se verifique que o veículo não oferece as condições de segurança legalmente definidas ou quando, estando afecto a transportes públicos, não ofereça condições de segurança ou de comodidade.

3. A apreensão do documento de identificação do veículo implica a apreensão de todos os outros documentos que ao veículo digam respeito.

4. Nos casos previstos nas alíneas 1), 2), 4), 6) e 7) do n.º 1 deve ser passada, em substituição do documento de identificação do veículo, uma guia válida pelo prazo e nas condições na mesma indicadas.

5. No caso previsto na alínea 3) do n.º 1 deve ser passada guia com validade a definir pela entidade emissora consoante o caso e apenas para o percurso até ao local do destino do veículo.

6. No caso previsto na alínea 2) do n.º 1 o interessado deve, no prazo de 30 dias, requerer a substituição do documento de identificação do veículo.

7. Nos casos previstos nas alíneas 3) a 7) do n.º 1 e quando o condutor só traga consigo a pública-forma do documento de identificação do veículo, pode ser notificado o proprietário do veículo para a entrega do seu original no local indicado na respectiva notificação e no prazo de 8 dias.

8. Incorre no crime de desobediência quem, injustificadamente, não cumpra a obrigação prevista no número anterior.

Artigo 123.º
Apreensão de veículos

1. Os veículos a motor, os reboques, os semi-reboques e os velocípedes do tipo triciclo podem ser apreendidos, quando sejam encontrados na via pública:

1) Com número de matrícula que não lhe tenha sido legalmente atribuído ou permitido;

2) Sem chapas de matrícula ou sem se encontrarem matriculados;

3) Com números de matrícula que não sejam válidos para o trânsito dentro da RAEM;

4) Com matrícula que tenha sido cancelada;

5) Estando apreendido o respectivo documento de identificação do veículo;

6) Circulando sem ter sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei;

7) Sem que o respectivo registo de propriedade tenha sido regularizado nos termos da lei.

2. Quando haja fortes indícios de que um veículo a motor seja utilizado em serviço remunerado com finalidade diferente da autorizada ou da constante da sua matrícula, o mesmo pode ser apreendido.

3. Se a apreensão referida nas alíneas 1) a 3) do n.º 1 for efectuada em sede criminal, seguem-se os termos do processo penal.

4. Nos casos previstos nas alíneas 4) e 5) do n.º 1, o proprietário pode ser designado fiel depositário do veículo.

5. No caso previsto no n.º 2, a apreensão cessa logo que seja efectuado o pagamento voluntário da multa aplicada à infracção em causa ou prestada uma caução no montante equivalente ao dessa multa ou tomada uma decisão de arquivamento, absolutória ou, no caso de decisão sancionatória, logo que se mostre paga a respectiva multa.

6. Nos casos previstos nas alíneas 1) a 3) do n.º 1, quando não se encontre a decorrer processo criminal, e nas alíneas 4) a 7) do mesmo número, o veículo não pode manter-se apreendido por mais de 90 dias devido a negligência do proprietário em regularizar a sua situação, sob pena de o mesmo ser considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

7. Quando se verifique a cessação de apreensão referida no n.º 5, o veículo deve ser reclamado no prazo de 90 dias contado a partir da data de notificação para o efeito, sob pena de o mesmo ser considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

8. A apreensão referida na alínea 6) do n.º 1 cessa logo que seja efectuado o seguro de responsabilidade civil nos termos legais ou, no caso de acidente, se mostrem satisfeitas as indemnizações dele derivadas ou seja prestada caução por montante equivalente ao valor mínimo do seguro obrigatório.

9. O proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, respondem pelo pagamento das despesas causadas pela apreensão daquele.

SECÇÃO IV
Bloqueamento, remoção e abandono de veículos

Artigo 124.º
Estacionamento por tempo excessivo

1. Considera-se estacionamento por tempo excessivo o de veículo estacionado ininterruptamente durante 15 dias em lugar onde o estacionamento é legalmente permitido e isento de pagamento de qualquer taxa.

2. Os veículos estacionados por tempo excessivo são removidos da via pública.

3. O presente artigo não se aplica ao estacionamento de veículos nas vias equiparadas a vias públicas.

Artigo 125.º
Bloqueamento e remoção

1. Podem ser bloqueados ou removidos da via pública os veículos que se encontrem estacionados nas situações seguintes:

1) Em local de paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;

2) Nos passeios, nas passagens de peões sinalizadas ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões;

3) Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio;

4) Na faixa de rodagem, a menos de 5 metros dos cruzamentos e entroncamentos;

5) Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades ou a garagens ou em locais de estacionamento, quando devidamente sinalizados;

6) Impedindo a formação de uma ou duas filas de trânsito, conforme este se faça num ou em dois sentidos;

7) Em local em que impeçam a saída de outros veículos devidamente estacionados;

8) Em via ou corredor de circulação reservados a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;

9) Em local de estacionamento reservado, com desrespeito pelas condições da respectiva utilização;

10) Em local assinalado por linha contínua ou descontínua amarela ou onde existam placas de estacionamento proibido;

11) De modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito de peões ou de veículos.

2. Podem igualmente ser removidos da via pública os veículos que, na sequência de acidente, fiquem imobilizados em qualquer das situações previstas no número anterior.

3. Sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, são responsáveis por todas as despesas ocasionadas pelo bloqueamento ou remoção, ressalvado o direito de regresso contra o condutor.

4. O modo de efectuar o bloqueamento e desbloqueamento de veículos é definido por diploma complementar.

5. As taxas devidas pelo bloqueamento e remoção de veículos, bem como pelo depósito dos mesmos, são determinadas em diploma complementar.

6. As normas a que obedece o serviço público de estacionamento constam de diploma complementar.

Artigo 126.º
Abandono

1. Removido o veículo, nos termos do artigo 124.º e n.º 1 do artigo 125.º, aplica-se, com as necessárias adaptações, o

disposto no artigo 1247.º do Código Civil, com exclusão do direito ao prémio referido no seu n.º 4 e sendo reduzido a 90 dias o prazo previsto no seu n.º 3.

2. O prazo referido no número anterior é reduzido para 30 dias quando, tendo em vista o estado geral do veículo ou outras circunstâncias ponderosas, for previsível que o preço obtido na venda em hasta pública não cubra as despesas decorrentes da remoção e depósito.

3. Os prazos referidos n.os 1 e 2 contam-se a partir da data de notificação a que se refere o artigo seguinte.

4. Se o veículo não for reclamado dentro do prazo, é considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

5. É considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM, o veículo removido nos termos do n.º 2 do artigo anterior e que não for reclamado no prazo de 90 dias contado a partir da data de notificação a que se refere o artigo seguinte.

6. O veículo é considerado imediatamente abandonado quando tal for inequivocamente manifestado pela vontade do seu proprietário e, havendo reserva de propriedade, também pelo respectivo adquirente.

Artigo 127.º
Reclamação de veículos

1. A remoção é notificada ao proprietário do veículo e, havendo reserva de propriedade, ao respectivo adquirente.

2. Da notificação deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e que o mesmo deve ser retirado dentro dos prazos referidos no artigo anterior, sob pena de ser considerado abandonado.

3. A entrega do veículo ao reclamante é feita mediante a liquidação das taxas relativas à remoção e ao depósito ou prestação de caução de valor equivalente.

4. As taxas referidas no número anterior constituem receita:

1) Do IACM, quando este proceda a remoção e depósito de veículos;

2) Da entidade exploradora, no caso de serviço público de parques de estacionamento;

3) Da RAEM, nos restantes dos casos.

Artigo 128.º
Hipoteca

1. Quando o veículo seja objecto de hipoteca, a remoção deve também ser notificada ao credor hipotecário.

2. Da notificação ao credor hipotecário deve constar a indicação dos termos em que a notificação foi feita ao proprietário e a data em que termina o prazo para levantamento do veículo, referido no artigo 126.º

3. O credor hipotecário pode requerer a entrega do veículo como fiel depositário para o caso de, findo o prazo, o proprietário o não levantar.

4. O requerimento pode ser feito no prazo de 20 dias após a notificação ou até ao termo do prazo para levantamento do veículo pelo proprietário, se terminar depois daquele.

5. O veículo deve ser entregue ao credor hipotecário logo que se mostrem pagas todas as despesas ocasionadas pela remoção e depósito, devendo o pagamento ser feito dentro dos 8 dias seguintes ao termo dos prazos a que se referem os n.os 1 ou 2 do artigo 126.º, consoante o caso.

6. O credor hipotecário tem direito de regresso contra o proprietário, não só quanto às despesas referidas no número anterior como ainda quanto às que efectuar na qualidade de fiel depositário.

Artigo 129.º
Penhora

1. Quando a autoridade que procedeu à remoção tenha conhecimento de que determinado veículo tenha sido objecto de penhora ou acto equivalente, deve informar o tribunal dessa circunstância.

2. No caso previsto no número anterior, deve o veículo ser entregue à pessoa que, para o efeito, o tribunal designar como fiel depositário, sendo dispensado o pagamento prévio das despesas de remoção e depósito.

3. Na execução, os créditos pelas despesas de remoção e depósito gozam de privilégio especial e são graduados imediatamente a seguir aos créditos da RAEM por impostos.

SECÇÃO V
Tramitação especial das contravenções

Artigo 130.º
Notificação ao infractor

Sempre que haja indícios suficientes da prática de qualquer contravenção à presente lei e demais legislação reguladora do trânsito não punível com pena de prisão, a entidade autuante notifica o infractor para efectuar o pagamento voluntário da multa no prazo de 15 dias, no local indicado na notificação.

Artigo 131.º
Pagamento voluntário

O pagamento voluntário previsto no artigo anterior é efectuado pelo valor mínimo cominado para a multa.

Artigo 132.º
Identificação do autor da contravenção

1. Quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da contravenção, deve ser notificado o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo para, no prazo de 15 dias, proceder a essa identificação ou efectuar o pagamento voluntário da multa.

2. O notificado que, no prazo indicado, não proceder à identificação nem provar a utilização abusiva do veículo é considerado responsável pela contravenção.

Artigo 133.º
Remessa a tribunal

O processo é remetido ao tribunal competente para julgamento nos seguintes casos:

1) Quando a contravenção for punível com pena de prisão;

2) Quando não houver pagamento voluntário da multa no prazo indicado;

3) Se, havendo pagamento voluntário, a contravenção for também punível com inibição de condução.

Artigo 134.º
Destino das multas

O produto das multas por contravenções à presente lei constitui receita da RAEM.

SECÇÃO VI
Tramitação especial das infracções administrativas

Artigo 135.º
Instrução e acusação

1. O procedimento sancionatório pode ser imediatamente instruído, e deduzida e notificada a acusação ao infractor, pelo agente das entidades com poder de fiscalização, nas seguintes situações:

1) Quando seja presenciado, pelo referido agente, facto que constitua infracção administrativa;

2) Quando haja indícios suficientes da prática de infracção administrativa, mesmo que não seja presenciada pelo referido agente.

2. Nas acusações referidas no número anterior, o infractor é também notificado da faculdade de pagamento voluntário da multa ou de apresentação de defesa por escrito, no local indicado e no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação da acusação.

Artigo 136.º
Identificação dos infractores

1. Quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da infracção, é deduzida a acusação contra o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, sendo-lhe notificada a faculdade de efectuar o pagamento voluntário da multa ou apresentar defesa, por escrito, ou proceder àquela identificação no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação, no local nela indicado.

2. O processo referido no número anterior é arquivado quando se comprove que outra pessoa praticou a infracção ou houve utilização abusiva do veículo.

Artigo 137.º
Pagamento voluntário

1. O pagamento voluntário da multa no prazo previsto nos artigos 135.º e 136.º é efectuado por dois terços do seu valor.

2. Decorrido o prazo previsto nos artigos 135.º e 136.º, o pagamento é efectuado pelo valor integral da multa.

Artigo 138.º
Decisão

1. Recebida a defesa e efectuadas as devidas diligências para o apuramento da existência da infracção, é elaborada pelo instrutor proposta de decisão, a qual é submetida à apreciação da entidade competente para aplicar a sanção.

2. A entidade competente para aplicar as sanções, após apreciada a proposta, determina a sanção aplicável ou manda arquivar o processo.

3. Se, no prazo estipulado nos artigos 135.º e 136.º, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar pagamento voluntário, nem proceder à respectiva identificação quando for o caso previsto no artigo 136.º, a entidade referida no número anterior deve apreciar o processo, determinando a sanção aplicável ou o arquivamento.

4. A decisão é notificada ao acusado.

Artigo 139.º
Pagamento após decisão sancionatória

Havendo decisão sancionatória que aplique multa, esta deve ser paga no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação da decisão.

Artigo 140.º
Não pagamento de multas

1. Na falta de pagamento da multa no prazo previsto no artigo anterior, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal.

2. Quem não tiver pago as multas pelas quais seja responsável e relativas a infracção administrativa à presente lei e diplomas complementares, aplicadas por decisão que se tenha tornado inimpugnável, não pode, antes de proceder ao pagamento dessas multas:

1) Efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo a que digam respeito as referidas infracções e do qual seja o proprietário;

2) Obter matrícula de outro veículo em seu nome;

3) Renovar a carta de condução.

3. Nos casos em que o pagamento de imposto de circulação seja solicitado dentro do prazo previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento do Imposto de Circulação, aprovado pela Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto, e recusado nos termos da alínea 1) do número anterior, o pagamento considera-se efectuado dentro do prazo, quando feito nos 5 dias úteis imediatos à data do pagamento das multas, mesmo que este prazo termine depois de esgotado o prazo legal para pagamento do imposto.

4. Findo o prazo previsto no número anterior, são devidos juros de mora e multa pela falta de pagamento do imposto de circulação dentro do prazo estabelecido.

5. Ao uso e fruição do veículo nos casos previstos no n.º 3 e antes de pagamento do respectivo imposto de circulação é aplicável o disposto nos n.os 5 e 6 do artigo 13.º do Regulamento do Imposto de Circulação.

Artigo 141.º
Competência sancionatória

1. A competência para aplicar as sanções pertence às seguintes entidades, de acordo com o previsto nas respectivas leis orgânicas ou em diplomas complementares:

1) Director dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes;

2) Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública;

3) Conselho de Administração do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais;

4) Director Geral dos Serviços de Alfândega.

2. A competência prevista no número anterior é delegável.

Artigo 142.º
Destino das multas

1. O produto das multas por infracções administrativas à presente lei constitui receita da RAEM, à excepção do disposto no número seguinte.

2. O produto das multas relativas às inspecções de veículos e ao ensino e exames de condução constitui receita do IACM.

SECÇÃO VII
Outras disposições

Artigo 143.º
Execução de sentença

1. A sentença que aplique as sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º produz efeitos a partir do trânsito em julgado da sentença, mesmo que o condutor não tenha ainda dado cumprimento ao disposto no n.º 7 do artigo 121.º

2. Não conta para o cumprimento do prazo de inibição de condução, nem para o prazo referido no n.º 3 do artigo 108.º, o tempo em que o agente esteja privado da liberdade, por decisão judicial, mesmo quando esta privação resulte da conversão da pena de multa em pena de prisão, nos termos do artigo 106.º

Artigo 144.º
Registo das infracções

1. O IACM deve organizar o cadastro de cada condutor, no qual são lançadas as sanções de inibição de condução, ou de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º que lhe forem aplicadas.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, os tribunais devem comunicar ao IACM todas as decisões que apliquem a inibição de condução, ou a cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º

3. Aos processos em que deva ser apreciada a responsabilidade de qualquer condutor é sempre junta uma cópia do cadastro que lhe diga respeito.

CAPÍTULO VIII
Disposições finais e transitórias

Artigo 145.º
Conversão de contravenções em infracções administrativas

1. São convertidas em infracções administrativas as contravenções previstas nos diplomas a seguir mencionados

com excepção daquelas que, como tal, sejam expressamente mantidas pela presente lei:

1) Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 34/92/M, de 29 de Junho;

2) Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro;

3) Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;

4) Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;

5) Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro;

6) Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro;

7) Portaria n.º 274/95/M, de 16 de Outubro;

8) Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro;

9) Regulamento do Serviço Público de Parques de Estacionamento, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 35/2003;

10) Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005.

2. Os montantes das multas por infracções administrativas convertidas nos termos do número anterior são fixados por regulamento administrativo.

Artigo 146.º
Alteração à Lei n.º 7/2002

O n.º 4 do artigo 9.º da Lei n.º 7/2002 passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 9.º
Identificação dos veículos

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. Sem prejuízo da eventual responsabilidade criminal que ao caso couber, a violação do disposto no número anterior constitui infracção administrativa punida com multa de 1 500,00 patacas.”

Artigo 147.º
Regime subsidiário

As disposições do Capítulo VI e VII são subsidiariamente aplicáveis às infracções administrativas convertidas, previstas nos diplomas legais mencionados no artigo 145.º

Artigo 148.º
Casos pendentes

1. As normas processuais só se aplicam às infracções cometidas após a data da entrada em vigor da presente lei, continuando os processos contravencionais pendentes a essa data a reger-se, até ao trânsito em julgado da decisão que lhes ponha termo, pelo processo contravencional com as especialidades constantes do Código da Estrada ora revogado.

2. Nos processos contravencionais pendentes referidos no número anterior, o tribunal aplica as sanções por infracções administrativas convertidas ao abrigo da presente lei, caso essas sanções sejam mais favoráveis aos arguidos.

Artigo 149.º
Diplomas complementares

1. Os diplomas complementares à presente lei, incluindo o respectivo regime sancionatório, são aprovados pelo Chefe do Executivo.

2. Mantém-se em vigor as disposições dos diplomas complementares ao Código da Estrada que não contrariem a presente lei.

Artigo 150.º
Sucessão de entidades competentes

As atribuições e competências previstas na presente lei, bem como as respectivas receitas podem ser transferidas, por diploma complementar, para outra entidade existente ou a criar.

Artigo 151.º
Remissões para o Código da Estrada

As remissões feitas em outras disposições legais para o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril, consideram-se feitas para as disposições correspondentes da presente lei.

Artigo 152.º
Revogações

São revogadas todas as disposições legais contrárias à presente lei, designadamente:

1) As alíneas a) a c) do artigo 7.º e o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro;

2) O Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril;

3) A alínea a) do n.º 8 do artigo 5.º, a alínea d) do n.º 16 do artigo 9.º, o n.º 3 do artigo 105.º e os n.º 1 a 3 do artigo

121.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;

4) O n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro;

5) O artigo 42. º do Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro.

Artigo 153.º
Entrada em vigor

1. A presente lei entra em vigor no dia 1 de Outubro de 2007.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior o n.º 2 do artigo 145.º e o artigo 149.º, os quais entram em vigor no dia seguinte ao da publicação desta lei.

Aprovada em de de 200_.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

Assinada em de 200_.

Publique-se.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah.*

---

3. Parecer n.º 1/III/2007, da 3.ª Comissão Permanente, respeitante à "Proposta de lei intitulada 'Lei do Trânsito Rodoviário'".

3.ª COMISSÃO PERMANENTE

PARECER N.º 1/III/2007

Assunto: Proposta de lei intitulada *"Lei do Trânsito Rodoviário"*

I – Introdução

A proposta de lei intitulada *"Lei do Trânsito Rodoviário"*, foi aprovada na generalidade em sessão plenária desta Assembleia Legislativa em 26 de Outubro de 2006.

A Senhora Presidente da Assembleia Legislativa distribuiu, no mesmo dia, a Proposta de Lei à 3.ª Comissão Permanente para análise e emissão de parecer.

A complexidade e extensão do texto, a alteração da natureza de certas infracções rodoviárias e a necessidade de criminalização de outras condutas levaram a uma análise profunda e a uma prolongada discussão sobre a Proposta, quer em sede de Comissão, quer entre as assessorias do Governo e da Assembleia Legislativa.

A relevância social da matéria levou a que a Comissão deliberasse que fosse realizado um processo de auscultação pública que se consubstanciou no recebimento de 9 cartas provenientes de diversas associações relacionadas, essencialmente, com o sector dos transportes, e 10 cartas provenientes de cidadãos, as quais foram devidamente ponderadas e analisadas.

O Executivo apresentou, em 13 de Abril do corrente ano uma nova versão da proposta de lei que reflecte, de uma forma geral, as opiniões expressas no seio da Comissão, o sentir da população que ao longo de todo este processo se foi manifestando, não só através da consulta pública realizada, mas também através dos meios de comunicação social, e a análise técnico-jurídica efectuada nas reuniões de trabalho.

Ao longo do presente Parecer, as referências aos artigos serão feitas com base na nova versão da proposta de lei, excepto quando seja conveniente fazer referência à versão original, como tal devidamente identificada.

II – Apresentação

Nos termos da Nota Justificativa que acompanha a proposta de lei, os motivos de política legislativa que determinaram a sua apresentação prendem-se com o facto de o actual Código da Estrada estar em vigor *"já há mais de 13 anos"*. Por outro lado, *"com o desenvolvimento da sociedade, o volume de tráfego na RAEM sofreu grandes alterações, o que aconselha à sua revisão, com o fim de responder às solicitações da população em geral*".

Os princípios legislativos que nortearam a elaboração da proposta de lei são, para além de uma sistematização mais razoável e uma leitura mais acessível do texto da lei, os seguintes:

— garantir a segurança do trânsito rodoviário e elevar a consciência pública sobre o cumprimento das regras do trânsito rodoviário;

— punir severamente os actos que põem em perigo a segurança do trânsito e reforçar o controlo;

— elevar a eficiência na execução da lei;

— facilitar a vida aos residentes e corresponder às necessidades do desenvolvimento social.

A concretização destes princípios consubstancia-se na introdução na proposta de lei de vários conteúdos inovadores, nomeadamente de natureza proibitória e disciplinadora, a saber:

— a proibição, durante a condução, do uso de telemóveis, excepto quando se use as funções de mãos-livres;

— o uso obrigatório do cinto de segurança;

— o aumento da idade legal de 16 para 18 anos para a obtenção da carta de condução;

— a restrição da circulação de velocípedes a motor na via pública;

— a proibição de circulação na via pública de trotinetas e;

— a proibição de transporte de passageiros nos motociclos e ciclomotores quando os condutores tenham as respectivas cartas de condução há menos de 1 ano.

O aumento do tráfego e o aumento de vias de trânsito mais longas decorrentes do desenvolvimento urbanístico de Macau levaram a que a sinistralidade rodoviária atingisse uma dimensão - tanto em termos de número de acidentes, como no número de vítimas, nomeadamente mortais - de consequências preocupantes. Acresce a estes factores o desenvolvimento económico do território, que permitiu aos residentes usufruírem de um melhor e mais abundante parque automóvel. Este factor, que deveria ser benéfico para a população, traduziu-se, face à falta de consciência cívica existente em matéria de condução rodoviária, num aumento, não só da sinistralidade grave, como também de comportamentos sociais desviantes associados à condução. Sintomático desta situação é, por exemplo, o constante aumento de acidentes envolvendo condutores não habilitados com a respectiva carta de condução e sob influência do álcool[1]. Assim, de forma a combater estes e outros comportamentos dos automobilistas que põem em causa, não só as suas vidas mas as de outros automobilistas e peões, a proposta de lei, na sua versão original, previa[2]:

— agravar as sanções para a condução por não habilitado;

— aumentar os montantes das multas e o período de inibição de condução pela condução sob influência de álcool;

— reduzir a taxa mínima de alcoolémia permitida;

— agravar os montantes das multas por desrespeito pela obrigação de parar imposta pela luz vermelha e pela condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido e;

— introdução da pena acessória de cassação da carta de condução.

Um dos maiores problemas apontados ao actual Código da Estrada tem a ver com a dificuldade da sua implementação. Ou seja, consubstanciando-se as infracções àquele Código em infracções de natureza contravencional e, por isso, de carácter penal, o não pagamento voluntário das multas implica o envio, para tribunal, de todos os processos por infracções rodoviárias. Ora, como já foi referido neste Parecer, as infracções ao Código da Estrada têm aumentado de forma drástica nos últimos anos, o que torna impossível aos tribunais julgar, em tempo útil, todos os processos. Esta situação tem como consequência a perda do efeito dissuasor das sanções, gerando nos condutores uma certa sensação de impunidade. Face a esta situação, entendeu o Proponente proceder à alteração da natureza da maior parte das infracções rodoviárias, convertendo-as em infracções administrativas e mantendo como contravenções apenas as condutas mais graves à segurança rodoviária.[3] Implica esta medida que as infracções à Lei consagradas como infracções administrativas serão processadas e aplicadas administrativamente pelos diversos serviços que têm a seu cargo fiscalizar o cumprimento da lei. Para os tribunais ficarão apenas *"os casos efectivamente graves"* o que reduzirá significativamente o tempo entre a prática da infracção e a aplicação da sanção, atingindo-se, deste modo, espera-se, o efeito dissuasor pretendido.

Em consequência desta medida, no futuro, a grande maioria das infracções à Lei do Trânsito Rodoviário configurarão a natureza de infracções administrativas, cujos montantes das multas são fixos e sofrem uma redução de um terço do seu valor em caso de pagamento voluntário dentro do prazo estipulado na lei. Não obstante, e de forma a tornar esta medida num meio efectivamente eficaz na execução da lei, a proposta de lei impõe – como matéria inovadora – que, quem não proceda ao pagamento voluntário das multas, não possa:

— efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo;

— obter a matrícula de qualquer veículo em seu nome;

— renovar a carta de condução.

Entende, ainda, o Proponente, que o actual estádio de desenvolvimento do território requer simplificação de procedimentos, consagrando a proposta de lei várias medidas com vista a atingir este desiderato, a saber:

— permissão de alteração das características dos veículos sujeitos a inspecção anual obrigatória, sem que o veículo seja obrigatoriamente submetido à inspecção extraordinária;

— possibilidade de os condutores trazerem consigo apenas públicas-formas do livrete e do título de registo de propriedade do veículo;

— permissão aos titulares de títulos de condução emitidos pelo Continente Chinês e por outros países ou regiões de conduzirem na RAEM, desde que se submetam e sejam aprovados num exame especial de condução;

— permissão de os não residentes da RAEM poderem requerer cartas de condução através da realização de um exa-

---

[1] Nos primeiros nove meses de 2006 foram contabilizados 538 casos de condução por não habilitados e 162 vítimas (feridos e mortos) em consequência de acidentes sob influência do álcool.

[2] Vide pág. 3 da Nota Justificativa.

[3] Vide Ponto 3. alínea 1) da Nota Justificativa.

me, e ainda de este exame poder ser realizado numa língua que não as oficiais, etc.

A presente proposta de lei elimina todas as normas processuais constantes no actual Código da Estrada, nomeadamente o artigo 85.º que regula o pedido de indemnização no processo penal. Entende o Proponente que não se justifica manter na futura lei regras processuais quando a matéria se encontra, agora, regulada nas leis processuais de Macau, nomeadamente no actual Código de Processo Penal, coisa que não acontecia aquando da publicação do actual Código da Estrada.

III – Apreciação na generalidade

1. Ao longo dos últimos anos, tem sido insistentemente veiculada pelos mais diversos sectores da sociedade a necessidade de se proceder à revisão do Código da Estrada, por se entender que o mesmo já não responde às necessidades de segurança rodoviária exigíveis numa sociedade com o nível de desenvolvimento da RAEM.

A necessidade de revisão deste Código deriva não só do aumento do tráfego rodoviário e da consequente necessidade de este ser adaptado à nova realidade decorrente deste facto, como da necessidade de punir mais severamente e de forma mais eficaz as respectivas infracções.

Os elevados índices de sinistralidade rodoviária associados a certos comportamentos dos condutores, nomeadamente excesso de velocidade, condução sob influência do álcool, desrespeito pelos peões e o incumprimento destes pelas regras de trânsito, levaram a que a segurança da circulação automóvel se tornasse um assunto preocupante, merecedor da atenção de todos os sectores da sociedade.

Acresce que novos comportamentos sociais se têm traduzido numa condução perigosa causadora de inúmeros acidentes, pelo que se impõe a regulação daqueles comportamentos. Integram esta circunstância as disposições relativas à utilização do telemóvel durante a condução, ao transporte de crianças nos bancos da frente, ao aumento da idade para a obtenção da carta de condução de ciclomotores, etc. Por outro lado, se à data da publicação do actual Código o facto de não usar cinto de segurança não era factor de risco na condução uma vez que Macau não possuía vias de grande extensão, isso já não se verifica hoje em dia. As novas pontes e as respectivas vias de acesso, assim como as novas vias construídas, permitem uma condução onde é possível atingir altas velocidades, com os consequentes riscos para os condutores e passageiros, pelo que a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança se tornou um factor importante em matéria de segurança rodoviária.

A Comissão considera, pois, importante, esta iniciativa legislativa, que visa induzir novos comportamentos e atitudes mais responsáveis nos condutores, nos peões e em todos os que, de uma forma ou de outra, se confrontam com a realidade do trânsito no seu dia a dia.

2. A Comissão é de parecer que alguma da irresponsabilidade que grassa em matéria de condução decorre, não só da falta de consciência cívica dos condutores, como também do baixo valor das multas às contravenções ao Código da Estrada, principalmente no que respeita às infracções mais vulgares praticadas pelos condutores e peões. Estas, que variam (regra geral) entre 50 e 7.500 patacas estão profundamente desactualizadas face à realidade económica do território, pelo que o seu efeito dissuasor é praticamente nulo. Esta matéria tem sido alvo de atenção por parte da comunidade, por considerar que o Executivo deveria, há muito, ter revisto esta questão.

A Comissão - de uma forma geral e no âmbito das multas por infracções administrativas - concorda com os valores constantes na proposta de lei, não obstante considerar e tenha em consequência disso proposto o aumento de alguns deles, nomeadamente os decorrentes das multas pela utilização do telemóvel durante a condução, do excesso de carga de mercadorias e da utilização dos passeios e pistas destinados aos peões pelos motociclistas. Nesta matéria manifestou ainda as suas reticências quanto à opção legislativa de reduzir em um terço o valor das multas quando estas sejam pagas voluntariamente. Até porque, em seu entender, como o mecanismo constante da proposta de lei (artigo 140.º) que impede a compra do *"selo"* do carro, a obtenção de nova matrícula e a renovação da carta de condução em caso de não pagamento das multas, não se justificaria esta redução, uma vez que os automobilistas têm necessariamente de proceder ao pagamento daquelas se quiserem continuar a usar os seus veículos. A Comissão receia mesmo que esta redução retire o efeito dissuasor que o aumento do valor das multas deveria implicar. Acima de tudo, a Comissão entende que as opções legislativas que devem nortear esta proposta de lei devem pautar-se por se traduzir em maior segurança para os cidadãos, segurança esta que pode ser melhorada com sanções dissuasoras, de modo a que quem infrinja a lei tenha consciência de que o seu acto se reflectirá negativamente na sua vida, quanto mais não seja a nível económico.

Já no que se refere às condutas mais graves e que continuam a ter natureza contravencional[4], a Comissão entendeu que nesta matéria haveria mesmo que ir mais longe, não só ao nível do valor das multas, como na aplicação da sanção acessória de inibição de condução cujos períodos de inibi-

---

[4] Incluem-se nesta categoria a condução por não habilitado; a condução sob influência de álcool com uma taxa de alcoolémia inferior a 1,2 gramas por litro de sangue; a organização de actividades não autorizadas; a condução com excesso de velocidade; o desrespeito pela obrigação de paragem; a condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido; a inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás; a não cedência de passagem a determinados veículos; a não cedência de passagem a peões e a ultrapassagem nas passagens para peões.

ção deveriam, em certos casos mais graves, ser alargados. A Comissão considera que esta sanção, por ser altamente punitiva, pode constituir – caso a lei seja devidamente implementada e o seu cumprimento fiscalizado – um instrumento importante em matéria de segurança rodoviária.

A esta sanção estão associados efeitos não só de prevenção da perigosidade do agente – uma vez que fica impedido de conduzir -, como ainda de prevenção geral, uma vez que a possibilidade de ficar impedido de conduzir levará a que adopte uma condução mais prudente e, por consequência, mais segura. É que uma coisa é pagar uma multa, por muito elevado que seja o seu valor, e outra é ficar impossibilitado de conduzir. Esta impossibilidade pode traduzir-se, em certos casos, na impossibilidade de ganhar o sustento diário[5], pelo que a aplicação desta sanção pode traduzir-se numa medida importantíssima no que toca à prevenção geral e especial.

O mesmo entendimento vale para a medida de cassação da carta de condução – matéria a ser tratada na parte especial – pois que ficando o condutor sem o documento que o habilita a conduzir e necessitando de fazer novos exames para voltar a ser encartado – será necessariamente uma medida eficiente e adequada no que respeita à mudança de atitude por parte dos condutores.

Por outro lado, o aumento de acidentes tendo como causa directa o consumo excessivo de álcool levou a que fosse ponderada e discutida com o Governo a criminalização da condução sob efeito do álcool, à semelhança do que acontece em outros países e regiões. Infelizmente, conduzir depois de se ter abusado de bebidas alcoólicas tornou-se uma situação recorrente em Macau, causadora de muitos e graves acidentes, muitos deles com resultados trágicos. Impõe-se, assim, punir mais duramente esta conduta. Em paralelo e porque a situação merece tratamento penal idêntico [tal como está previsto no artigo 279.º do Código Penal – Condução perigosa de veículo rodoviário], a Comissão foi de parecer que se deveria criminalizar também a condução sob o efeito de estupefacientes, uma vez que estudos científicos comprovaram que a condução sob o efeito destas substâncias não é menos perigosa que a condução em estado de embriaguez[6]. Por outro lado, esta seria mais uma medida no sentido de Macau acertar o passo com outros países e regiões em matéria de direito estradal.

Confrontado o Executivo com todas estas preocupações da Comissão, o mesmo referiu que a filosofia que pretendeu imprimir a este diploma não foi tanto uma filosofia repressiva, mas sim preventiva. Ou seja, o Executivo entende que a melhoria do comportamento dos condutores passará, essencialmente, por melhorar o seu conhecimento da lei, por elevar a sua consciência cívica e por uma melhor consciencialização da população para a necessidade de cumprir as regras de trânsito.

O Governo informou a Comissão de que pretende levar a cabo, após a aprovação deste diploma, campanhas de sensibilização da população, no sentido de a alertar, quer para o conteúdo da lei, quer para os problemas que o seu não cumprimento pode acarretar para os que a não respeitem.

Entende o Governo que os mecanismos agora propostos – converter a maioria das infracções rodoviárias em infracções administrativas e proceder à cobrança coerciva das multas em caso de não pagamento - são de molde a permitir uma melhor execução da lei, e por isso, não se justifica, para já, um aumento do montante das multas para as infracções administrativas para além daquele que vem proposto. No entanto, reconhece que, em casos pontuais que se podem traduzir em situações de grande perigosidade, o valor da multa proposto pode não ser suficientemente dissuasor, pelo que aceitou o seu agravamento.

O mesmo aconteceu no que concerne ao aumento das multas e dos períodos de inibição de condução no âmbito das contravenções, assim como à criminalização da condução sob influência do álcool e de estupefacientes perante a contínua degradação das condições de segurança decorrentes de uma condução cada vez mais perigosa e ao grande número de infracções, nomeadamente as mais graves, ocorridas nos últimos meses.

A Comissão compreendeu as intenções do Executivo e parece-lhe que a opção legislativa acima referida – de retirar o carácter penal ao grosso das infracções rodoviárias convertendo-as em infracções administrativas, deixando apenas como contravenções as condutas mais graves – é de grande acerto. Esta medida vem, aliás, no seguimento do que vem sendo seguido nos sistemas de direito de matriz continental com o direito de mera ordenação social. Entende-se, nesta matéria, que o direito criminal deve apenas ser utilizado como a *ultima ratio* da política criminal, destinado a punir as ofensas intoleráveis aos valores ou interesses fundamentais à convivência humana, não sendo lícito recorrer a ele para sancionar infracções de não comprovada dignidade penal. A continuar-se a recorrer ao direito criminal para punir condutas que, sendo socialmente condenáveis, não atingem dignidade penal, estaríamos a caminhar no sentido da degradação do direito penal, com a consequente perda da sua força de persuasão e prevenção e a impossibilidade de mobilizar os recursos disponíveis para as tarefas de prevenção e repressão da criminalidade mais grave[7].

Esta opção legislativa implicará que as condutas que configurem uma infracção administrativa serão sancionadas

---

[5] No caso, por exemplo, dos automobilistas profissionais.

[6] Vide Manuel Lopes Maia Gonçalves, *Código Penal Português – Anotado e Comentado – Legislação Complementar, 17.ª edição*, Almedina, Coimbra 2005, pág. 910 e seguintes.

[7] Vide a propósito Manuel Cavaleiro de Ferreira, *Lições de Direito Penal, Parte I*, pág.107 e seguintes, Jorge de Figueiredo Dias e Manuel da Costa Andrade, *Criminologia, O homem delinquente e a sociedade criminógena*, Reimpressão, pág. 398 e seguintes e Sérgio Passos, *Contra-Ordenações, Anotações ao Regime Geral*, 2.ª Edição.

pelas diversas entidades administrativas com poder sancionatório previstas na proposta de lei através da aplicação de uma multa de valor fixo, o que poderá, de facto, revelar-se uma medida importante para uma execução da lei mais eficaz e um importante meio de dissuasão de comportamentos infractores. É que, a aplicação das sanções/multas pelas entidades administrativas implicará, em princípio, – tendo em contra o regime processual proposto – uma redução significativa entre o tempo da prática da infracção e o da aplicação da sanção, o que levará a que os infractores sintam que, de facto, a lei funciona, e que as suas condutas serão efectiva e rapidamente punidas.

A simplificação do procedimento sancionatório foi apresentada pelo Executivo como uma das linhas orientadoras desta proposta de lei, de forma a elevar a eficiência na sua execução. A Comissão reconhece que os mecanismos constantes no artigo 135.º e seguintes, nomeadamente a rápida instrução e acusação do processo, a forma de notificação que dará logo conta ao infractor de que poderá pagar voluntariamente a multa ou dela se defender por escrito e a posterior decisão do processo pela entidade administrativa competente poderão, de facto, melhorar a execução da lei sem contudo porem em causa os direitos dos infractores. Refira-se, a propósito, que nesta matéria se seguiu de perto a disciplina processual consagrada em diversas leis de Macau, nomeadamente a do Código de Processo Penal, para o processo contravencional.

Neste âmbito, tem especial interesse o disposto do artigo 140.º que determina a cobrança coerciva das multas em caso de não pagamento após a decisão sancionatória. Neste caso, o processo será remetido à Repartição das Execuções Fiscais para se proceder à cobrança, mecanismo expedito que possibilita que as multas sejam efectivamente cobradas e, desta feita, se façam efectivamente sentir os seus efeitos na bolsa dos condutores.

A Comissão está igualmente de acordo com o mecanismo constante no n.º 2 do artigo 140.º que impede o pagamento do imposto de circulação, a obtenção de nova matrícula de outro veículo em seu nome e a renovação da carta de condução a quem não tiver pago as multas pelas quais seja responsável. Entende, no entanto, que nesta matéria há que proceder com cuidado, uma vez que a utilização deste mecanismo só é possível – tal como refere a norma – após a decisão que tiver aplicado a multa se ter tornado inimpugnável, ou seja, após o decurso do prazo de recurso previsto no artigo 25.º do Código de Processo Administrativo Contencioso.

Mas, não obstante manifestar a sua concordância em relação a estas medidas, a Comissão receia que a dispersão por diversas entidades da competência para aplicar as multas por infracções administrativas à futura Lei possa, de alguma maneira, comprometer a sua tão desejada eficácia. A Comissão é de parecer que melhor seria se esta competência ficasse concentrada numa única entidade, quiçá na futura "Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego" cuja criação foi anunciada pelo Chefe do Executivo e consta nas Linhas de Acção Governativa para o ano de 2007.

A Comissão alerta, ainda, o Governo, para a necessidade de dar formação aos trabalhadores que ficarão com a responsabilidade de apreciar os processos por infracções administrativas uma vez que, não obstante o carácter administrativo da sanção, há que respeitar os procedimentos legais constantes, quer no regime especial criado pela presente proposta de lei, quer no Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro – Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento, quer no Código do Procedimento Administrativo, diplomas que se aplicam subsidiariamente nesta matéria. É fundamental que os diversos serviços envolvidos adoptem a mesma metodologia, de forma a haver uniformidade de critérios na aplicação da lei e, desta forma, ficarem protegidos os direitos dos possíveis infractores.

3. A Comissão discutiu, ainda, com o Governo, a possibilidade de ser introduzido em Macau o sistema de "pontuação negativa", à semelhança do que já acontece em outros países e regiões, nomeadamente desta região do mundo, como sejam Hong Kong, Singapura e China Continental. A Comissão considera que os efeitos positivos que este sistema tem alcançado nos países onde vigora poderiam, eventualmente, verificar-se também em Macau.

Como resposta a esta preocupação da Comissão, o Governo referiu que a questão foi devidamente equacionada, tendo-se estudado os sistemas vigentes nesta zona da Ásia. No entanto, após a devida ponderação, concluiu que a especificidade de Macau, o actual estado de desenvolvimento económico e o próprio sistema jurídico não se coadunam com a adopção, nesta fase, do sistema de "pontuação negativa" adoptado noutros lugares. Mais uma vez o Executivo reiterou a sua convicção que as medidas constantes na versão inicial da proposta de lei e reforçadas com as alterações introduzidas após a discussão com a Comissão são de molde a reduzir substancialmente o problema da sinistralidade rodoviária e as infracções cometidas no e por causa do tráfego rodoviário, seja pelos condutores, pelos peões, seja por quem, de alguma maneira, tem responsabilidades relativamente à circulação automóvel.

Não obstante as explicações do Executivo, a Comissão considera que após a entrada em vigor da lei deve ser feita uma monotorização cuidada da sua execução e consequentes resultados na melhoria da segurança rodoviária no sentido de se concluir se a lei produziu os efeitos esperados ou se será necessário ponderar, seriamente, a introdução em Macau de um "sistema de "pontuação negativa"".

4. Por último, a Comissão recomenda ao Governo que em matéria de fiscalização seja dada especial atenção aos comportamentos de risco mais adoptados pelos condutores. Inserem-se neste âmbito a condução sob o efeito do álcool cuja fiscalização deve tornar-se rotina nas operações STOP

e não apenas quando ocorrem acidentes. Entende a Comissão que nesta matéria deve adoptar-se o princípio de que é melhor prevenir do que remediar. Ou seja, de pouco vale verificar após o acidente se o condutor estava alcoolizado, uma vez que o acidente já se deu e os estragos já estão feitos. Importante, sim, é impedir que os acidentes aconteçam e isto só pode ser feito se a fiscalização for preventiva. Assim, a Comissão insiste com o Governo no sentido de serem alteradas as rotinas de fiscalização nesta matéria, principalmente nos períodos críticos, como são os fins de semana e os dias feriados.

Ainda em matéria de fiscalização, é entendimento da Comissão que deve dar-se atenção renovada à alteração das características dos veículos que têm como consequência o aumento da sua potência com os consequentes efeitos secundários, não só ao nível da velocidade, como ao nível da poluição sonora com o ruído produzido pelos motores, como da poluição do ar, com a libertação de gases poluentes.

IV – Apreciação na especialidade

Para além da apreciação genérica apresentada no ponto anterior, a análise efectuada pela Comissão teve como propósito, nos termos do artigo 117.º do Regimento da Assembleia Legislativa, apreciar a adequação das soluções concretas aos princípios subjacentes à proposta de lei e assegurar a perfeição técnico-jurídica das disposições legais. Nestes termos, a proposta de lei foi analisada, na especialidade, em estreita colaboração com o Proponente.

No âmbito da análise efectuada por esta Comissão foram propostas e sugeridas várias alterações, não só de âmbito material, como técnico e de redacção, das quais se destacam as seguintes:

Artigo 1.º - Objecto

A presente proposta de lei consagra não só as regras a que deve obedecer o trânsito nas vias públicas da RAEM mas também os princípios subjacentes à circulação rodoviária, tal como o princípio sobre a liberdade de trânsito e os princípios que devem nortear os utentes daquelas vias, consagrados, por exemplo, no artigo 6.º Neste pressuposto entendeu-se alterar a redacção do artigo 1.º, a fim de que o objecto da lei reflicta o seu conteúdo.

Artigos 2.º e 3.º - Definições relativas às vias e Definições relativas aos veículos

A redacção dos proémios destes dois artigos foi alterada, tendo-se adoptado, por questões de uniformização, a redacção que é usual nas leis de Macau.

No artigo 3.º foi ainda alterada a redacção da alínea 13), que estabelece o conceito de veículo prioritário. Em primeiro lugar, houve que consolidar este conceito que, ao longo da proposta de lei, aparecia com redacções nem sempre coincidentes; em segundo lugar, considerou-se que o conceito deveria ser alargado no sentido de integrar os "veículos que transitam em serviço urgente de interesse público". A razão de ser da inserção destes veículos no conceito de "veículo prioritário" prende-se com o facto de na lei serem atribuídas a estes veículos algumas prerrogativas em matéria de regras de circulação que não eram coincidentes nem com as de "veículo prioritário", nem seguiam as permitidas e exigidas no trânsito automóvel normal. Ou seja, a matéria prestava-se a uma certa indefinição. Assim, entendeu-se qualificar estes veículos como prioritários, tendo-se alterado, em conformidade, a redacção das normas da proposta de lei onde eram referidos.

Acrescente-se ainda que, em consequência da consolidação que se fez do conceito de "veículo prioritário", foi simplificada a redacção das normas onde constava, nomeadamente a alínea 20) do artigo 2.º, a alínea 1) do n.º 2 do artigo 25.º e o n.º 1 do artigo 56.º

Artigo 5.º - Competência

Quer a epígrafe, quer o proémio deste artigo foram alterados. A questão colocou-se no seio da Comissão e foi suscitada junto do Executivo uma vez que tal como se encontrava redigido, do artigo decorria que todas as entidades ali mencionadas tinham competência, quer para regular, quer para fiscalizar o trânsito, situação que não corresponde à realidade. De acordo com as explicações do Executivo, o que este artigo pretende regular são as competências, em matéria de trânsito rodoviário, atribuídas às diversas entidades ali mencionadas. Assim sendo, procedeu-se às devidas alterações.

Artigo 7.º - Ordens dos agentes de autoridade

Alterou-se a epígrafe deste artigo, de modo a que pudesse reflectir o conteúdo do mesmo.

Artigo 16.º - Proibição do uso de telemóveis

De acordo com estudos científicos realizados um pouco por todo o mundo, concluiu-se que o uso de telemóveis durante a condução é altamente prejudicial à segurança rodoviária uma vez que o condutor, ao utilizar este aparelho, fica com a sua capacidade de concentração reduzida devido à atenção que é transferida e passa a incidir, não sobre a condução, mas sobre a conversação ou a mensagem recebida. Para além disto, o manuseamento do telemóvel implica uma limitação física no controlo do veículo, uma vez que sendo uma das mãos utilizada para segurar o telemóvel, a capacidade coordenadora de movimentos e a rapidez de decisão em face de ocorrência súbita de um obstáculo ou a necessidade de efectuar uma manobra de recurso, ficam comprometidas. Com base nestes dados, os Governos têm proibido a utilização destes e doutros aparelhos durante a condução, excepcionando desta proibição os aparelhos dotados de um auricular ou de microfone com sistema alta voz, cuja utilização não implique manuseamento continuado. E foi esta a solução proposta pelo Executivo e com a qual a Comissão está de acordo.

No entanto, face ao expendido, pareceu à Comissão que a multa por infracção a esta norma não era adequada. É que, para além de sancionar uma conduta considerada perigosa, está também em causa incutir nos condutores uma nova consciência cívica em matéria de segurança rodoviária, pelo que sugeriu ao Executivo que o valor da multa fosse aumentado para o dobro do inicialmente proposto, o que foi aceite.

Ainda relativamente a este artigo, a Comissão sugeriu ao Executivo que a norma do n.º 2 fosse densificada. Ou seja, dispondo a norma que, no futuro, pode ser proibido o uso, durante a condução, de outros meios audiovisuais e de telecomunicações e verificando-se actualmente que muitos automóveis têm nos *tablieres* aparelhos de DVD que permitem ir vendo filmes enquanto se conduz - o que é perigoso, pois dispersa a atenção do condutor -, a Comissão sugeriu que ficasse já consagrada na lei a proibição da utilização destes aparelhos durante a condução. O Governo considerou, no entanto, que não tendo a matéria sido sujeita a consulta pública, podia gerar incompreensão entre a população, pelo que não achou adequado regular já esta matéria.

Artigo 30.º - Princípios gerais

Este artigo estabelece a forma como o condutor deve regular a velocidade de forma a que faça uma condução segura. Sendo a segurança um factor determinante nesta matéria, considerou-se que deveria inserir-se este factor no contexto do artigo. Ou seja, não basta que o condutor regule a velocidade de forma a poder parar quando lhe surja um qualquer obstáculo, mas sim que o possa fazer com segurança. Assim, aditou-se ao corpo da norma do n.º 1 a expressão "*em condições de segurança*" de modo a reforçar o princípio de que a condução deve, em qualquer das suas vertentes, ser feita com segurança.

Artigo 50.º - Transporte de pessoas

Este artigo consagra uma inovação importante ao proibir o transporte de crianças no banco da frente dos automóveis, ficando de fora desta proibição apenas os casos em que os carros não possuam banco da retaguarda. Ainda assim, para que o transporte de crianças seja possível nestes casos, é necessário que os carros tenham equipamento de retenção adequado ao tamanho e peso da criança.

A Comissão considera que a medida se insere na modernização e actualização da lei em matéria de transporte de crianças, assunto que tem merecido atenção internacional. A utilização sistemática e correcta de sistemas de retenção é um meio muito importante para a diminuição da mortalidade infantil resultante de acidentes de viação. No entanto, a Comissão considera que a norma agora trazida à luz do dia carecerá de efeito prático se não for devida e rapidamente homologado pelas entidades competentes o equipamento de retenção referido na alínea 2) do n.º 4 deste artigo. A Comissão espera que nesta matéria não se passe o mesmo que se tem passado com muitos dos equipamentos a que o actual Código da Estrada faz referência (por exemplo capacetes a usar pelos motociclistas), cujas características de segurança e modelo nunca chegaram a ser regulamentados, o que tem tido como consequência que os modelos à venda no mercado não dispõem dos padrões mínimos de qualidade exigíveis e que são regra a nível internacional.

Para além do referido supra, há todo um trabalho a fazer de consciencialização da população para a necessidade de altear padrões de comportamento que se traduzem muitas vezes em os adultos viajarem nos bancos da retaguarda e as crianças nos bancos da frente. A alteração do trânsito, quer em volume, quer nas características imprimidas à condução (altas velocidades, desrespeito pelas mais elementares regras de trânsito, etc) impõe que seja adoptada, neste âmbito, uma atitude pró-activa por parte das entidades com responsabilidades na matéria.

De forma a acentuar a obrigatoriedade de o transporte de crianças se fazer no banco da retaguarda, foi acrescentada, na parte final do n.º 2 deste artigo, a expressão "*no banco da retaguarda*".

A Comissão discutiu ainda com o Executivo a possibilidade de ser aumentado o valor da multa para os casos de infracção a esta norma. No entanto, este considerou que tal aumento, atenta a cultura rodoviária de Macau, não era, por enquanto, adequado, e que seria mais eficaz investir, através de programas de informação, na consciencialização da população para os riscos que o transporte de crianças nos bancos da frente dos automóveis acarreta.

Artigo 51.º - Cinto de segurança

A redacção do n.º 1 deste artigo foi alterada com o objectivo de ser mais incisiva. Pretende-se que não restem dúvidas de que, a partir da entrada em vigor da futura lei, o uso do cinto de segurança é, efectivamente, obrigatório. A Comissão recomenda que seja dada atenção ao cumprimento desta norma, de forma a que a sua aplicação seja efectiva, contrariamente ao que acontece actualmente com o artigo correspondente (37.º) do Código da Estrada cujo cumprimento não é, e parece nunca ter sido, fiscalizado.

Artigo 52.º - Carga e descarga

O desenvolvimento económico de Macau levou a que o tráfego de mercadorias tenha aumentado de forma exponencial e consequentemente tenha aumentado também a tendência de carregar em excesso os veículos de transporte de carga, com consequências graves para a segurança do trânsito, especialmente nas pontes, onde não é raro ver-se carga espalhada pelos tabuleiros. Ciente desta situação, a Comissão sugeriu ao Governo, e este aceitou, que o valor da multa por excesso de carga superior em 20% ao peso máximo legalmente previsto fosse aumentado. A multa agora consagrada para esta situação é o dobro da inicialmente prevista.

Artigo 64.º - Regras de condução

Tem-se verificado recentemente que muitos condutores de motociclos e de ciclomotores, de modo a contornarem o congestionamento do trânsito, conduzem os seus veículos pelos passeios e pistas destinados aos peões. Tal comportamento, pela perigosidade que comporta, tem dado azo a alguns incidentes de consequências mais ou menos graves, além de demonstrar uma absoluta falta de respeito pelos direitos dos peões. Face a esta realidade, a Comissão, com vista a proteger os peões e a aumentar a sua segurança, sugeriu ao Executivo que a redacção do n.º 3 deste artigo fosse alterada no sentido de determinar com maior clareza a proibição de circulação dos motociclos e ciclomotores nos passeios ou pistas a estes destinados. Entendeu ainda, a Comissão, que a multa proposta não era adequada à gravidade da conduta, pelo que sugeriu que fosse aumentada para o dobro. As sugestões da Comissão, quer de alteração da redacção da norma, quer de aumentar o valor da multa, foram acolhidas pelo Executivo, uma vez que a segurança dos peões é também uma preocupação sua.

Artigo 65.º - Uso do capacete

A redacção do n.º 1 deste artigo foi alterada com o objectivo de tornar mais clara a obrigatoriedade do uso do capacete. Assim, de forma a que não restem dúvidas de que o uso do capacete passa a ser efectivamente obrigatório, substituiu-se, na versão portuguesa, a expressão "*devem proteger a cabeça*" pela de "*são obrigados a proteger a cabeça*".

Artigo 70.º - Atravessamento da faixa de rodagem

Entendeu-se necessário introduzir uma regra de salvaguarda no n.º 2 deste artigo de forma a que o seu conteúdo não contendesse com o do n.º 5. Ou seja, a regra geral prevista no n.º 2 é a de que a travessia pelos peões da faixa de rodagem se deve fazer pelas passagens devidamente assinaladas para o efeito. No entanto, o n.º 5 permite que esta travessia se faça fora daquelas passagens se estas não existirem a menos de 50 metros do sítio onde se quer atravessar. Assim, de forma a compatibilizar a disciplina dos dois normativos foi introduzida no n.º 2 a expressão "*sem prejuízo do disposto no n.º 5*".

Artigo 82.º - Exibição de documentos

A redacção do n.º 2 deste artigo foi alterada com vista à sua clarificação, tendo-se dividido o seu conteúdo em dois números.

Artigo 83.º - Regime aplicável

Foi inserida no n.º 1 deste artigo a expressão "*via pública*", por razões de clarificação do conteúdo da norma e de compatibilização com o n.º 1 do artigo 112.º

Artigo 90.º - Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

Este artigo é novo e a sua inserção no texto decorre da decisão, tomada no decurso da análise da proposta de lei, de criminalizar a condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Esta decisão foi tomada face à contínua degradação das condições de segurança do trânsito decorrente de acidentes provocados por condutores a quem, após os respectivos exames de despistagem, se detectou terem ingerido quantidades excessivas de álcool.

Esta realidade levou a que quer a Comissão, quer o Proponente, entendessem que haveria que redireccionar a lei nesta matéria, punindo mais duramente os condutores que, por conduzirem sob a influência do álcool, põem em causa de forma grosseira a segurança do trânsito rodoviário.

Assim, considera-se que está a conduzir em estado de embriaguez o condutor que apresentar uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro de álcool no sangue[8].

Para o preenchimento do tipo legal deste crime basta que o condutor seja apanhado a conduzir com a taxa de alcoolémia mínima prevista neste artigo. Sendo um crime de perigo abstracto não é necessária a produção de qualquer dano para que o condutor seja punido, ou seja, não é necessária a existência de qualquer acidente em concreto de que resultem danos para terceiros. Basta pura e simplesmente que ao condutor, numa qualquer operação de fiscalização, seja detectada uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro de álcool no sangue[9].

No que se refere à moldura penal, foi entendido não seguir aqui a regra aplicada aos restantes crimes previstos nesta proposta de lei os quais são punidos com pena de prisão ou, em alternativa, com pena de multa, deixando ao critério do juiz determinar qual a sanção mais adequada a realizar de forma adequada e suficiente as finalidades da punição, nos termos previstos no artigo 64.º do Código Penal.

Deve-se tal decisão ao facto de a gravidade da situação nesta matéria impor que se dê um sinal claro à comunidade de que os comportamentos que ponham em causa a ordem e a segurança do trânsito serão duramente punidos, nomeadamente com uma pena de prisão que poderá, atentos os critérios do tribunal, ser efectiva.

A Comissão tem consciência que o pensamento legislativo subjacente ao Código Penal é o de que as penas curtas de

---

[8] Refira-se, a propósito, que a taxa agora prevista para a criminalização da conduta é inferior à anteriormente consagrada para as contravenções, que era de 1,5 gramas por litro de álcool no sangue. Decorre este facto de tanto a Comissão como o Proponente acharem necessário redefinir as taxas de alcoolémia, baixando-as.

[9] Vide a propósito Manuel Lopes Maia Gonçalves, *Código Penal Português,* Anotado e Comentado – Legislação Complementar, página 910 e seguintes e Paula Ribeiro Faria, artigo inserto in *Comentário Conimbrisense do Código Penal*, Parte Especial, Tomo II, pág. 1093 e seguintes.

prisão sejam substituídas por outras que possam igualmente garantir a reprovação do agente e a prevenção de novos crimes e que o recurso às penas privativas de liberdade só será legítimo quando, dadas as circunstâncias, se não mostrem adequadas as sanções não detentivas.

Contudo, e não obstante sufragar este entendimento, a Comissão considera que a direcção que a proposta de lei tomou nesta matéria está mais conforme com o que, em termos de direito estradal, se tem feito ao nível do direito comparado, não só na Ásia como noutros continentes. Isto porque, o aumento da sinistralidade rodoviária tem levado os governos, um pouco por todo o mundo, a punir duramente a violação das regras de circulação cuja causa directa seja o excesso de consumo de álcool e o consumo de estupefacientes.

Artigo 92.º - Condução durante o período de inibição de condução

Tanto o n.º 1 como o n.º 2 deste artigo receberam, para além de melhorias de redacção, alterações de âmbito material. A razão de ser das alterações introduzidas prende-se com o facto de se ter suscitado a dúvida relativamente à possibilidade de os condutores poderem usar as cartas de condução internacionais durante o período de inibição de condução e de cassação da carta de condução. Em si mesma a questão não se coloca, uma vez que estando a pessoa impossibilitada de conduzir por ter sido condenada, quer na sanção de inibição de condução, quer na de cassação de carta de condução, é irrelevante o documento que utilize e exiba perante as autoridades. A sanção, qualquer que seja, vale para todos os documentos que habilitem a conduzir. No entanto, de forma a que não se suscitem dúvidas quanto ao alcance que se quis dar às normas foi acrescentada a expressão "*mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir*", quer no n.º 1, quer no n.º 2, do artigo.

Para além do referido, o n.º 2 suscitou outra questão que se prende com a sanção a aplicar aos condutores a quem foi cassada a carta e que conduzam antes de serem novamente encartados. A norma só contempla uma parte da questão, ou seja, dispõe que quem conduzir antes de decorrido 1 ano após o trânsito em julgado da sentença que os condenou naquela sanção, é punido pelo crime de desobediência qualificada. Ora, sendo certo que, regra geral, os condutores só podem requerer a realização de novos exames de condução 1 ano após o trânsito em julgado da sentença que os condenou naquela sanção – n.º 3 do artigo 108.º - colocou-se a questão de saber que sanção se lhes aplica se conduzirem após o decurso do prazo previsto no n.º 2 do artigo 92.º, uma vez que, atento o disposto no n.º 3 do artigo 108.º não podem ainda ser encartados.

Colocada a questão ao Executivo o mesmo explicou que o condutor que for apanhado a conduzir 1 ano após lhe ser aplicada a sanção de cassação da carta de condução e desde que não esteja em curso um período de inibição de condução será punido de acordo com o artigo 95.º, ou seja, condução por não habilitado.

Artigo 93.º - Punição pela prática de crimes por negligência

No seguimento da consagração no texto da proposta de lei do crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas foi aditada esta conduta ao elenco das condutas qualificadoras da negligência grosseira na condução automóvel previstas no n.º 3 deste artigo. Em consequência, a redacção da alínea 1) foi alterada.

Artigo 94.º - Inibição de condução pela prática de crimes

A sanção de inibição de condução é a sanção acessória equivalente à actual sanção de "suspensão da validade da carta de condução" prevista no artigo 73.º do actual Código da Estrada. A terminologia adoptada é mais conforme aos fins da medida uma vez que se trata não de suspender a validade da carta de condução – porque essa mantém-se - mas sim de impedir o condutor infractor de conduzir durante um determinado período de tempo.

Em termos de circulação rodoviária, esta medida norteia-se por regras de ordenação social e pela gravidade da infracção cometida, sendo-lhe reconhecidos efeitos dissuasores importantes. A medida visa, essencialmente, prevenir a perigosidade do condutor, embora também lhe estejam associados efeitos de prevenção geral. Como pena acessória que é tem o seu destino ligado ao da pena principal e só pode ser aplicada em consequência da condenação numa pena principal, assim como, em princípio, só pode ser suspensa em consequência da suspensão da pena principal[10].

Tanto a Comissão como o Proponente consideram que a aplicação desta sanção pode ter efeitos concretos na melhoria da segurança da circulação rodoviária, pelo que e face à filosofia de agravamento imprimida posteriormente à proposta de lei, entenderam alargar os períodos de duração em praticamente todas as situações em que se aplica, e desde logo pela prática de crimes.

Assim, os períodos de inibição de conduzir pela prática de crimes passaram de 1 mês a 2 anos na versão originária para 2 meses a 3 anos na versão alternativa da proposta de lei – artigo 94.º

Em consequência da criminalização da condução em estado de embriaguez ou sob o efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas deixou de ser necessária a previsão

[10] No entanto, a presente proposta de lei não segue completamente esta filosofia uma vez que consagrou a possibilidade, no artigo 109.º, de o tribunal poder mediante circunstâncias concretas, suspender a execução não só desta medida, como da cassação da carta de condução. Razões de carácter social determinaram esta opção, pois em Macau - segundo esclarecimento do Executivo - estas sanções são normalmente aplicadas a condutores profissionais.

constante no n.º 2 da versão inicial que determinava a punição, com esta sanção, de quem conduzisse sob a influência destas substâncias. Esta previsão encontra-se agora no texto do n.º 2 do artigo 90.º, pelo que se procedeu à eliminação do n.º 2 da versão original do artigo agora em análise, por não ser necessária.

Artigo 95.º - Condução por não habilitado

A redacção do n.º 1 deste artigo foi simplificada, substituindo-se a enumeração dos vários veículos ali abrangidos pela designação geral utilizada ao longo do texto da proposta de lei, ou seja "*veículo a motor*". De fora ficaram apenas as máquinas industriais, que são veículos especiais e que, por norma, não transitam na via pública.

Artigo 96.º - Condução sob influência de álcool[11]

Este artigo sofreu profundas alterações decorrentes da criminalização da condução em estado de embriaguez.

Assim, no n.º 1 estabelece-se a proibição da condução sob a influência do álcool, assim como se definem os critérios a serem considerados para estabelecer se um condutor está a conduzir sob os seus efeitos. A nova redacção deste número trouxe clareza à lei uma vez que, na versão inicial, não se definia de forma clara o que, para os efeitos da lei, se entendia por condução sob o efeito do álcool.

Tal como já se deu conta na análise ao artigo 90.º, alterou-se a graduação dos níveis de alcoolémia, assim como se alteraram as respectivas penalizações, agravando-as. Ou seja, na versão originária da proposta de lei vinham estabelecidos dois níveis de graduação – igual ou superior a 1,5 gramas de álcool por litro de sangue e igual ou superior a 0,5 e inferior a 1,5 gramas. A estes valores correspondiam multas entre 5.000,00 e 25.000,00 patacas e entre 3.000,00 e 15.000 patacas, respectivamente. A graduação mais alta era também penalizada com a sanção de inibição de conduzir pelo período de 1 a 6 meses[12]. Em caso de reincidência as multas podiam ir até 50.000 patacas para a reincidência na conduta de condução com nível de alcoolémia igual ou superior a 1,5 gramas e até 25.000 patacas no caso de a taxa ser inferior a 1,5 gramas, e os períodos de inibição podiam ir até 1 ano.

Na nova versão alterou-se a graduação das taxas de álcool, baixando-as, e adaptaram-se as sanções, agravando-as consideravelmente.

Assim, fixou-se um valor intermédio que se consubstancia entre 0,5 e 0,8 gramas para a contravenção menos grave. Ou seja, manteve-se a taxa mínima (0,5), mas baixou-se a máxima, que na versão originária era, para esta contravenção, igual ou superior a 1,5 gramas e estabeleceu-se uma nova graduação igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 gramas. O valor de 1,2 gramas passa a ser o limite a considerar para a qualificação da infracção como contravenção. Com este ou acima deste valor – como se viu atrás – a conduta será qualificada como "crime de condução em estado de embriaguez".

Face à redefinição dos níveis de graduação de alcoolémia, procedeu-se ao ajustamento das sanções. Assim, as multas pela condução sob influência de álcool passam agora a ter como valor mínimo 2.000 e máximo 30.000 patacas. Em caso de reincidência, as multas vão de 4.000 a 20.000 patacas para a reincidência na condução com uma taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,5 gramas mas inferior a 0,8 gramas, e de 12.000 a 60.000 patacas para a taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 gramas por litro de álcool no sangue.

Igualmente importante é o aumento dos períodos de inibição de condução que agora, para a reincidência na contravenção com valores mais altos de alcoolémia, vai de 1 a 3 anos, assim como para os condutores considerados alcoólicos habituais cujo período mínimo de inibição passou de 6 meses para 1 ano.

O agravamento dos períodos desta sanção acessória está de acordo com o entendimento da jurisprudência sobre a matéria que considera esta sanção altamente punitiva e dissuasora, recomendando a sua ampla consagração em matéria de direito estradal[13].

A Comissão considera, ainda, que devem ser punidos de forma dissuasora aqueles que, não obstante já terem sido punidos por conduzirem influenciados por níveis de alcoolémia acima dos permitidos por lei, não perceberam ou interiorizaram a gravidade da sua conduta e nela reincidiram.

Assim, considera adequado que a reincidência na condução com níveis de álcool mais elevados[14] possa ser punida com pena de prisão até 6 meses e não apenas com pena de multa, tal como vinha previsto na versão originária da proposta de lei. Neste caso, caberá ao tribunal determinar, de acordo com o critério de escolha da pena previsto no artigo 64.º do Código Penal, qual a sanção mais adequada – face às circunstâncias do caso concreto - para dar satisfação às exigências de reprovação e de prevenção de novos comportamentos transgressores e danosos dos bens jurídicos protegidos, a saber, a segurança da circulação rodoviária e, conexionados com ela, os bens da vida, da integridade física e patrimoniais de terceiros.

Em resumo, as diferenças nesta matéria entre a lei actual, a versão original e a versão alternativa da proposta de lei são, assim, as seguintes:

---

[11] Artigo 95.º da versão inicial da proposta de lei.

[12] N.os 1 e 2 do artigo 95.º da versão originária da proposta.

[13] Vide, a propósito, Manuel Lopes Gonçalves, *ob cit.* pág 244 e seguintes.

[14] Agora iguais ou superiores a 0,8 e inferiores a 1,2 gramas por litro de sangue.

Código da Estrada - artigos 68.º e 74.º	Versão original – artigo 95.º	Versão alternativa – artigos 90.º e 96.º
		Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 1,2 g/l – crime punido com prisão até 1 ano e inibição de condução de 1 a 3 anos
Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 1,5 g/l – multa de 3.000 a 15.000 patacas e suspensão da validade da licença de condução de 1 a 3 meses Reincidência – multa de 5.000 a 25.000 patacas e suspensão da validade da licença de condução de 2 a 6 meses	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 1,5 g/l – multa de 5,000 a 25,000 patacas e inibição de condução de 1 a 6 meses Reincidência – multa de 10.000 a 50.000 patacas e inibição de condução de 6 meses a 1 ano	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 g/l – multa de 6.000 a 30.000 patacas e inibição de condução de 2 a 6 meses Reincidência – prisão até 6 meses ou multa de 12.000 a 60.000 patacas e inibição de condução de 1 a 3 anos
Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,5 g /litro – multa de 1.500 a 7.500 patacas Reincidência - multa de 3,000 a 15,000 patacas e suspensão da validade da licença de condução de 1 a 3 meses	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,5 e inferior a 1,5 g/l – multa de 3,000 a 15,000 patacas Reincidência – multa de 5,000 a 25,000 patacas e inibição de condução de 2 a 6 meses	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,5 e inferior a 0,8 g/l – multa de 2.000 a 10.000 patacas Reincidência – multa de 4.000 a 20.000 patacas e inibição de condução de 6 meses a 1 ano.
Alcoólico habitual – suspensão da validade da licença de condução de 6 meses a 3 anos, renovável até que o condutor se encontre curado.	Alcoólico habitual – inibição de conduzir de 6 meses a 3 anos, renovável até que o condutor se encontre curado.	Alcoólico habitual – inibição de condução de 1 a 3 anos, renovável até que o condutor se encontre curado.

Artigo 98.º - Excesso de velocidade

Este é um artigo importante no contexto da lei e merecedor de explicação devido à complexidade da sua redacção, que fica a dever-se ao facto do artigo regular, com sanções diferentes, as contravenções por excesso de velocidade, consoante elas ocorram nas vias públicas em geral ou nas pontes e respectivas vias de acesso, em particular. Isto porque o trânsito nas pontes obedece a normas, tem limites de velocidade e sanções específicas que diferem das previstas no Código da Estrada para o mesmo tipo de infracções praticadas nas restantes vias públicas e que se encontram estabelecidas nos respectivos diplomas reguladores ou seja, o Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, e o Regulamento da Ponte Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005.

A opção legislativa foi a de, em matéria de infracções às regras de circulação, transpor o regime previsto naqueles diplomas para a actual proposta de lei, de forma a que a matéria fique regulada num único normativo. Ora, continuando a considerar-se que as infracções cometidas nas pontes merecem um tratamento diferenciado por apresentarem uma perigosidade acrescida para o trânsito, haveria que manter a diferenciação relativamente também às sanções. Face a este entendimento, o presente artigo pune de forma diferente, consoante a violação por excesso de velocidade ocorra nas pontes e nas demais vias públicas.

Verifica-se, assim, que a primeira parte do artigo até ao n.º 5 pune as contravenções por excesso de velocidade cometidas nas vias públicas. A partir do n.º 6 regulam-se as contravenções cometidas nas pontes e nos viadutos de acesso a estas.

Explicada que está a estrutura do artigo, cumpre referir que também nesta matéria as multas e os períodos de inibição por violação dos limites máximos genéricos de velocidade foram severamente agravados. Esta decisão deveu-se ao facto de o excesso de velocidade ser uma das infracções mais frequentes às regras de circulação, com consequências normalmente dramáticas, não só humanas, mas também materiais.

Assim, agravaram-se em quase todas as situações as multas para o dobro do que vinha inicialmente proposto, com especial incidência nos comportamentos reincidentes. O excesso de velocidade será, agora, punido, com multas cujos valores variam entre 600 e 20. 000,00 patacas nas vias públicas em geral e entre 2.000 e 40.000,00 patacas nas pontes e respectivos viadutos de acesso.

Já quanto aos períodos de inibição de condução, sofreram aumentos igualmente significativos. Ou seja, praticamente todas as situações sancionadas com inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses passaram a ser sancionadas com períodos de 6 meses a 1 ano. Os períodos de inibição de 6 meses a 1 ano passaram para 1 a 3 anos. Apenas quando as contravenções são praticadas pela terceira vez e seguintes com excesso de velocidade inferior aos limites previstos no n.º 1 deste artigo (ou seja, inferior a 30km/h ou a 20 km/h, consoante se trate de automóveis ligeiros ou pesados, respectivamente) se mantiveram os períodos de inibição inicialmente propostos (1 a 6 meses) por se entender que nestes casos a sanção de inibição de conduzir imposta aquando da primeira reincidência já ter produzido algum efeito preventivo consubstanciado no facto de, não obstante o condutor reincidir no excesso de velocidade, reincidir no

limite mínimo[15]. Acresce que o condutor pode ainda ser sancionado com a cassação da carta de condução[16], pelo que se considera adequada, nestes casos, a manutenção do período de inibição de 1 a 6 meses.

A Comissão acredita que, se for feita uma fiscalização rigorosa do cumprimento da lei, as alterações introduzidas neste artigo são de molde a poder diminuir as infracções às regras de circulação e, em consequência, a sinistralidade rodoviária.

Artigo 99.º - Desrespeito pela obrigação de paragem

A redacção deste artigo foi alterada uma vez que se entendeu punir diferenciadamente o desrespeito pela obrigação de parar consoante este ocorra perante os sinais reguladores do trânsito ou perante o agente regulador do trânsito. Assim, na versão alternativa da proposta de lei mantém-se o valor da multa inicialmente proposto para o condutor que não respeite a obrigação de parar imposta pelo agente regulador do trânsito, aumentando-se apenas o valor mínimo da multa para a reincidência que passou de 1.000 para 1.200 patacas.

Já quanto ao desrespeito pela obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito aumentou-se, quer o valor mínimo, que passou de 600 para 1.000 patacas, quer o valor máximo, que passou de 2.500 para 5.000 patacas e, em consequência, duplicaram-se os valores das multas para os casos de reincidência.

Esta alteração causou alguma perplexidade uma vez que na proposta de lei, na hierarquia dos sinais reguladores de trânsito[17], as ordens dos agentes da autoridade prevalecem sempre sobre os sinais automáticos. A alteração foi entretanto justificada pelo Executivo com o facto de "*enquanto o desrespeito pela luz vermelha ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções ser um facto objectivo, a existência ou não de ordem de paragem imposta por agente pode colocar dúvidas, pelo que a culpa pode ser menor, daí as sanções mais leves*".

Artigo 100.º - Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido

Tanto as multas, como os períodos de inibição de condução – com excepção para o período de inibição previsto para a reincidência nas vias públicas em geral – sofreram aumentos significativos. O aumento do período de inibição para a reincidência nas pontes passou de 6 meses a 1 ano para 1 a 3 anos. A razão que subjaz a esta alteração prende-se com o facto de esta conduta atingir um grau de perigosidade nas pontes muito superior ao das vias em geral, não só porque naquelas é possível, dada a sua dimensão, atingir velocidades mais elevadas, como também porque a possibilidade de os condutores se afastarem e evitarem o acidente é aí mais reduzida.

Artigos 101.º, 102.º, 103.º e 104.º - Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás; Não cedência a passagem a determinados veículos; Não cedência de passagem a peões e Ultrapassagem nas passagens para peões

Foram alterados no n.º 4, no n.º 3 e no n.º 2 destes artigos respectivamente, o valor mínimo da multa para a reincidência nas condutas ali previstas, que passou de 1.000 para 1.200 patacas.

Artigo 105.º - Reincidência

A redacção deste artigo foi alterada de forma a fazer corresponder o conceito de reincidência aí previsto à disciplina constante na maioria dos artigos onde constam regras sobre reincidência. Ou seja, a versão originária da proposta de lei estabelecia como regra geral em matéria de reincidência a prática de qualquer nova contravenção prevista no mesmo artigo antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior. Esta formulação não continha qualquer problema técnico e pretendia, segundo esclarecimentos do Executivo, facilitar a fiscalização do cumprimento da lei por parte dos agentes da autoridade que têm como missão fiscalizar o cumprimento das regras de circulação.

Acontece, porém, que a regra geral consignada neste artigo tinha uma aplicação limitada, circunscrevendo-se apenas a quatro artigos (95.º, 96.º, 103.º e 104.º da versão original). Nos restantes, por preverem, eles mesmos, contravenções diferentes (por exemplo consoante a contravenção fosse cometida nas pontes ou nas vias públicas em geral) fazia-se depender a conduta reincidente da prática, não da contravenção prevista no mesmo artigo, mas sim da prática da mesma contravenção. Receando-se que esta diferença pudesse trazer problemas de interpretação da lei no futuro e não sendo muito correcto do ponto de vista técnico que uma regra geral tivesse uma aplicação meramente residual, decidiu-se alterar a redacção da norma consagrando como reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos dois anos sobre a prática da contravenção anterior.

Artigo 107.º - Novos exames

O n.º 1 deste artigo recebeu uma alteração importante, no sentido de prever a possibilidade de o juiz decidir a inibição de condução até à aprovação em novo exame, quando se creia que o crime ou a contravenção resultaram de incapacidade ou de incompetência do condutor.

---

[15] A proposta de lei determina sanções diferentes consoante o excesso de velocidade seja inferior ou superior a 30Km/h sobre os limites de velocidade previstos, no caso dos motociclos, ciclomotores ou automóveis ligeiros e inferior ou superior a 20km/h no caso dos automóveis pesados. Os limites máximos genéricos de velocidade estão estabelecidos no artigo 20.º do Regulamento do Código da Estrada para as vias públicas em geral, e nos Regulamentos da Ponte Sai Van e da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, para as pontes.

[16] Matéria prevista no artigo 108.º da versão alternativa da proposta de lei.

[17] Ver n.º 1 dos artigos 7.º, 9.º e 55.º

Artigo 108.º - Cassação da carta de condução

A sanção de cassação da carta de condução é uma medida inovadora introduzida na "*Lei do Trânsito Rodoviário*". Esta sanção implica que os condutores a quem for aplicada fiquem sem a respectiva carta de condução, necessitando de realizar novo exame de condução para serem novamente encartados.

Sendo uma medida drástica, as condições que determinam a sua aplicação são mais restritas do que as que determinam a aplicação da sanção de inibição de condução e as suas finalidades são também diversas. Trata-se, neste caso, de uma medida de segurança para impedir os infractores de conduzir.

Por ser inovadora e porque será aplicada pela primeira vez no ordenamento jurídico de Macau, o seu tratamento no texto da proposta de lei foi alvo de particular cuidado.

Neste pressuposto, a redacção do artigo sofreu profundas alterações com vista não só ao seu apuramento técnico, mas também à inserção de alterações de âmbito material que, por um lado, alargaram o seu âmbito de aplicação e, por outro, consagraram soluções necessárias à compatibilização da aplicação desta sanção com outras previstas na proposta de lei, nomeadamente a inibição de conduzir e a condenação pelo crime de desobediência, decorrente da violação da proibição de conduzir durante o período de inibição.

Assim, a redacção do n.º 1 foi melhorada com o objectivo de clarificar a disciplina geral de aplicação desta sanção. Neste sentido, especificou-se que esta sanção será aplicada ao condutor a quem sejam aplicadas, no prazo de 5 anos, 3 sanções de inibição de conduzir. A cassação da carta será determinada na sentença que condene o condutor na infracção mais recente que implique a aplicação da sanção de inibição de condução.

O conteúdo do n.º 2 é completamente novo e foi inserido na sequência da decisão de alargar o âmbito de aplicação das sanções não detentivas previstas na proposta de lei. Assim, contrariamente ao que vinha proposto na versão originária, o juiz passa a dispor de mais uma sanção acessória que poderá aplicar no caso de qualquer crime cometido por negligência grosseira no âmbito da condução.

Quanto ao n.º 3 foi igualmente alterado face à necessidade de salvaguardar a situação em que a sanção de inibição tenha uma duração superior a de 1 ano. Ou seja, prevê-se no n.º 3 deste artigo que o condutor a quem tenha sido cassada a carta de condução possa requerer a realização de novo exame de condução 1 ano após o trânsito em julgado da sentença que lhe aplicou aquela sanção ou após o fim do período de inibição. Isto, porque pode acontecer que o condutor tenha sido condenado numa sentença de inibição superior a 1 ano antes de lhe ser aplicada a cassação da carta. Entendeu-se que, neste caso, o condutor só deveria poder requerer a realização de novo exame de condução após o término do período de inibição. Assim sendo, alterou-se a norma em conformidade.

Havia, igualmente, que compatibilizar a disciplina prevista neste normativo com a do n.º 2 do artigo 92.º, de forma a que o condutor só possa requerer o novo exame de condução após o trânsito em julgado da sentença que o condenou pelo crime de desobediência qualificada, nos termos daquela norma.

Assim, acrescentou-se mais um número ao artigo – o n.º 4 – que determina que, no caso de um condutor ser condenado no crime de desobediência qualificada pelo facto de conduzir com a carta de condução cassada, o período de 1 ano a partir do qual pode requerer novo exame interrompe-se, e conta-se novamente a partir da data do trânsito em julgado da sentença que o condenou no crime de desobediência qualificada.

Pretendendo este artigo regular o âmbito de aplicação desta sanção, pareceu à Comissão que deveria dispor, não só sobre as situações em que esta se aplica, como também sobre as sanções aplicáveis em caso de violação da proibição de conduzir decorrente da cassação da carta. Acresce, que a especificidade da solução encontrada para esta situação e prevista no n.º 2 do artigo 92.º seria mais facilmente inteligível se ficasse inserta no artigo 108.º, dadas as soluções aí consagradas. Neste sentido, foi discutida com o Executivo a inclusão, no artigo 108.º, do n.º 2 do artigo 92.º, que dispõe justamente sobre a pena a aplicar a quem conduza durante o período de cassação da carta. Este, no entanto, considerou mais adequado que as sanções pela violação da sanção de inibição de conduzir e de cassação da carta ficassem no mesmo artigo, não obstante a previsão normativa sobre a cassação da carta de condução se encontrar só no artigo 108.º

Por último, cumpre referir que o âmbito de aplicação desta sanção não se esgota na disciplina constante deste artigo. A sanção de cassação da carta de condução pode, ainda, ser aplicada aos condutores que, desrespeitando a ordem do tribunal, conduzirem durante o período de inibição de condução, tal como dispõe o n.º 1 do artigo 92.º

Artigo 112.º - Regime aplicável

Foi aditado já na parte final da análise da proposta de lei um novo número a este artigo, o n.º 3, a determinar que podem ainda ser acrescentadas, por diploma complementar, outras formas de notificação para além das previstas no Código de Procedimento Administrativo[18].

A Comissão manifestou as suas reservas quanto a este aditamento: por um lado, por considerar que a criação de outras formas de notificação para além das previstas no CPA

[18] Segundo explicou o Executivo tratar-se-á de notificações através de meios electrónicos, *internet, e-mail*, etc.

deveria envolver outros actos da administração e não apenas os concernentes ao trânsito rodoviário, pelo que esta previsão deveria fazer-se com a alteração daquele Código; e, por outro, por considerar que a notificação de actos da administração, ao envolver direitos e garantias dos particulares, deveria ser tratada através de uma lei e não através de diploma complementar.

O Proponente justificou a manutenção da norma com a sua redacção. Ou seja, dispondo a norma aditada que as possíveis formas de notificação a criar não implicarão diminuição de direitos e garantias dos interessados, "*já foi estabelecida a defesa dos direitos e garantias dos particulares*".

Artigo 118.º - Fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

Este artigo é novo e foi inserido na sequência da criminalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Consagra normas sobre fiscalização e sanções semelhantes às que se encontram na proposta de lei sobre a fiscalização sob influência do álcool.

Convém, no entanto, referir que esta norma, só por si, não tem qualquer utilidade. Ou seja, enquanto não for regulamentado o disposto no n.º 2 do artigo 119.º, dificilmente os agentes da autoridade poderão submeter qualquer condutor aos exames a que se refere o n.º 1 do artigo agora em análise.

Artigo 119.º - Outras disposições relativas à fiscalização[19]

Foi acrescentado um novo número a este artigo – o n.º 2 – a remeter para diploma complementar a fixação dos exames, métodos e materiais a utilizar na fiscalização da condução sob o efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

A Comissão recomenda ao Executivo que a concretização do estipulado na norma que agora se acrescentou seja feita no mais curto prazo possível. Isto porque enquanto não forem determinados os métodos para a fiscalização desta conduta, a norma do n.º 2 do artigo 90.º não poderá ser aplicada, assim como todo o artigo 118.º Acima de tudo, a Comissão espera que não aconteça com esta norma o mesmo que aconteceu com a do n.º 5 do artigo 68.º do Código da Estrada na versão que lhe foi dada pelo artigo 4.º da Lei n.º 7/96/M, de 7 de Julho. Esta norma remete para lei especial a determinação da condição de influenciado por estupefacientes para efeitos de condução, lei esta que até à data não foi produzida.

Ainda no que concerne a este artigo, a Comissão foi de parecer que este deveria dispor que todas as pessoas – condutores e peões – envolvidas em acidentes de viação de que resultassem mortos ou feridos fossem submetidas aos exames de fiscalização do estado de influenciado pelo álcool ou por estupefacientes.

[19] Corresponde ao artigo 117.º da versão originária da proposta de lei.

O Executivo considerou a questão pertinente mas devido a questões técnicas que se prendem com a dificuldade de realização destes exames por parte dos Serviços de Saúde, não considerou oportuno dar-lhe consagração legal neste momento. Comprometeu-se, no entanto, a regular a matéria quando estiverem reunidas as condições técnicas que permitam dar-lhe efectividade.

A epígrafe do artigo foi alterada de forma a abranger a nova matéria inserida no texto.

Artigo 121.º - Apreensão de carta de condução

Este artigo recebeu melhorias em várias das suas normas, nomeadamente no n.º 3, que recebeu melhorias de natureza técnica.

Assim, a expressão inicial "*Logo após que a sentença condenatória tenha produzido efeito*" foi substituída pela expressão *"Após o trânsito em julgado da sentença*".

Os n.^{os} 6, 7 e 8 receberam melhorias de redacção. No n.º 7 alterou-se a entidade a quem se devem entregar as cartas de condução em caso de cassação da carta e de inibição de condução. Entendeu-se que a entrega das cartas de condução no Corpo de Polícia de Segurança Pública em vez de no Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais facilitará a fiscalização, por parte daquela entidade, do cumprimento destas sentenças.

Quanto aos n.^{os} 6 e 7 tratam de forma diferente os "*demais documentos que habilitam a conduzir*". Ou seja, de acordo com o disposto no n.º 6, estes documentos são apreendidos durante o período de inibição de condução mas não são obrigatoriamente entregues ao CPSP em caso de condenação nas sanções de inibição e de cassação da carta de condução a que se refere o n.º 7.

Artigo 122.º - Apreensão de documento de identificação de veículo

Face às preocupações manifestadas no Plenário por alguns Deputados em matéria de protecção ambiental e posteriormente discutidas na Comissão, entendeu esta sugerir ao Governo que fosse acrescentada uma norma a determinar a apreensão do documento de identificação do veículo quando este circule em desrespeito das regras sobre a poluição sonora e do ar. Em consequência foi acrescentada uma alínea – a n.º 7 – ao n.º 1 deste artigo.

De igual modo, e tendo presente que o princípio norteador da análise da Comissão é a segurança rodoviária em todas as suas vertentes, a Comissão sugeriu que no n.º 2 deste artigo ficasse previsto que o documento de identificação do veículo pudesse ser apreendido quando, em inspecção, se verifique que os veículos afectos a transportes públicos não ofereçam condições de segurança. O Governo aceitou a sugestão e a norma foi alterada em conformidade.

Ainda neste artigo, procedeu-se à clarificação do conteúdo do n.º 7, que foi dividido em dois números.

Artigos 134.º e 142.º - Destino das multas

Estes dois artigos receberam melhorias de redacção.

Artigo 143.º - Execução da sentença

Na versão originária do n.º 1 deste artigo dispunha-se que as sentenças que aplicassem aos condutores as sanções de cassação da carta de condução e de inibição de condução produziam efeitos imediatos com a notificação aos condutores da respectiva sentença. Esta redacção causou dúvidas à Comissão, uma vez que suscitava problemas de vária natureza. Em primeiro lugar, não era claro que salvaguardasse certos princípios importantes do nosso ordenamento jurídico, como o princípio da presunção da inocência, além de que punha em causa o direito de recurso dos condutores; em segundo lugar, criava problemas de compatibilização com outras normas da proposta de lei relativas às sentenças de cassação e de inibição da carta de condução, nomeadamente com o n.º 2 do artigo 92.º e com os n.os 3 e 4 do artigo 108.º, normas estas que fazem depender os seus efeitos do decurso do trânsito em julgado das sentenças, ou seja, 10 dias após a respectiva notificação.

Discutida a questão com o Executivo entendeu-se alterar a redacção do artigo determinando-se, agora, que as sentenças que apliquem as sanções de cassação da carta de condução e de inibição de condução produzem efeitos apenas a partir do respectivo trânsito em julgado não relevando, no entanto, para a produção de efeitos, se o condutor deu cumprimento à determinação legal que o obriga a entregar a carta de condução em caso de condenação em qualquer uma daquelas sanções. Ou seja, as sentenças que condenarem os condutores nas sanções de cassação da carta de condução ou de inibição de condução produzem efeitos a partir do respectivo trânsito em julgado independentemente de aqueles terem procedido, ou não, à entrega no CPSP das respectivas cartas de condução.

Face a esta alteração a norma do n.º 2 foi eliminada e, em seu lugar, aditou-se matéria completamente distinta da que versava a versão original. Determina agora a norma que o tempo em que o condutor se encontre privado de liberdade não releva, nem para a contagem do prazo de inibição de condução, nem para o decurso do prazo de 1 ano a partir do qual – em caso de cassação da carta – o condutor pode requerer a realização de novo exame de condução.

Artigo 145.º - Conversão de contravenções em infracções administrativas

Este artigo, não obstante constar no Capítulo das "Disposições finais e transitórias", é de grande importância no contexto da proposta de lei. Decorre esta importância do facto de o mesmo dispor que as condutas constantes em todos os diplomas relativos ao trânsito rodoviário e, ainda, nos diplomas conexos com estes, deixam de ter natureza penal e passam a ter natureza administrativa. Apenas mantêm natureza penal as condutas que, como tal, se mantenham na presente proposta de lei.

Como já se referiu na parte geral deste parecer, esta opção legislativa será importantíssima para o desbloqueamento funcional dos tribunais incumbidos do julgamento das infracções rodoviárias.

Assim, e de modo a que se não suscitem dúvidas quanto ao alcance da norma, introduziram-se melhoramentos de redacção no n.º 1.

De igual forma, alterou-se a redacção da alínea 6), que foi simplificada.

Por se considerar desnecessário que a Lei n.º 7/2002 constasse da elencagem feita do n.º 1 uma vez que a alteração feita nesta Lei e constante no artigo 146.º já contempla a conversão processada por aquele normativo, suprimiu-se esta Lei daquela elencagem.

A par destas alterações entendeu-se consignar que os montantes das multas resultantes da referida conversão são fixados em regulamento administrativo, o que determinou que fosse acrescentado um novo número ao artigo.

Artigo 146.º - Alteração à Lei n.º 7/2002

Por razões de natureza técnica, a redacção deste artigo foi alterada.

Artigo 147.º - Regime subsidiário

A epígrafe foi alterada para reflectir, de forma mais consentânea, o conteúdo do artigo.

Artigo 148.º - Casos pendentes

A redacção do n.º 2 deste artigo sofreu uma pequena alteração de redacção que, não obstante, altera a substância da norma. Ou seja, dispunha-se neste n.º 2 que "*nos processos contravencionais pendentes (....) o tribunal pode aplicar as sanções por infracções administrativas convertidas ao abrigo da presente lei, caso essas sejam mais favoráveis aos arguidos*". Esta redacção deixava no ar uma dúvida, ou seja, dependeria do critério do tribunal aplicar ou não, nos processos contravencionais pendentes, as sanções por infracções administrativas, caso estas fossem mais favoráveis aos agentes?

A questão é relevante, uma vez que contende com a aplicação da lei no tempo estabelecida no artigo 2.º do Código Penal, nomeadamente no n.º 2. Ou seja, determina esta norma que "*o facto punível segundo a lei vigente no momento da sua prática deixa de o ser se uma nova lei o eliminar do elenco das infracções* [...];"[20]. É precisamente o que acontece

[20] Como ensina M.Leal-Henriques e M. Simas Santos, in *Código Penal de Macau,* Macau, 1997, pág. 8, o termo *"infracções"* refere-se, neste contexto, apenas ao ilícito penal de justiça.

com as condutas que nas actuais leis rodoviárias e conexas têm natureza penal e passam a ter, após a entrada em vigor desta proposta de lei, natureza administrativa. Com a conversão da natureza das infracções prevista no n.º 1 do artigo 145.º, a natureza do facto ilícito é alterada e, em consequência, aquelas condutas são eliminadas do número de infracções. Ora, havendo eliminação do carácter penal da conduta, por se ter entendido não ser mais justificável, a lei a aplicar será sempre a lei mais recente, que tenha retirado configuração penal à conduta do agente[21].

Face ao exposto, deu-se carácter imperativo à norma, determinando-se que o tribunal aplica, nos processos contravencionais pendentes, as sanções que sejam mais favoráveis aos arguidos.

Artigo 148.º - Diplomas complementares

Foi dada uma nova redacção a este artigo – epígrafe incluída – tendo-lhe sido aditado um novo número. A razão da alteração prende-se com o facto de, no entender da Comissão, dever ficar expresso que os inúmeros diplomas complementares referidos ao longo da proposta de lei conteriam os respectivos regimes sancionatórios.

Artigo 151.º - Revogações

Eliminou-se a alínea 6) deste artigo por se considerar desnecessária. Isto porque as normas que se pretendiam revogar através deste dispositivo já se encontram tacitamente revogadas, quer pela alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º, quer pela consagração no texto da proposta de lei de novas disposições que substituem as normas que a alínea 6) pretende revogar. Assim, referindo-se as normas em causa a disposições que já se encontram consagradas no texto da proposta de lei e a outras que deixam de poder ser aplicadas (caso da norma sobre reincidência) por força da conversão das contravenções em infracções administrativas operada pelo artigo 145.º, a manutenção desta alínea tornou-se redundante. Para além desta alteração, reescreveu-se a alínea 5).

Artigo 153.º - Entrada em vigor

Não obstante o Executivo pretender que a futura "*Lei do Trânsito Rodoviário*" entrasse em vigor no dia 1 de Julho e ser necessário, antes dessa data, publicar vários diplomas complementares – nomeadamente o regulamento administrativo que irá fixar o valor das multas por infracções administrativas resultantes da conversão a que se refere o n.º 1 do artigo 145.º – e ainda diversos outros diplomas complementares, a proposta de lei não continha qualquer norma a salvaguardar esta situação. Assim sendo, poder-se-ia dar o caso de no dia 1 de Julho os automobilistas que praticassem qualquer infracção prevista nos diplomas enumerados no n.º 1 do artigo 145.º não saberem qual a multa que corresponderia à infracção administrativa praticada. Por outro lado, também é necessário que sejam publicados, antes da entrada em vigor da presente proposta de lei, diversos diplomas complementares referidos ao longo do texto.

Face a esta situação, a Comissão entendeu que deveria ser acrescentado um novo número ao artigo 153.º a excepcionar a entrada em vigor do n.º 2 do artigo 145.º e do artigo 149.º para o dia seguinte ao da publicação da lei, o que foi feito.

Posteriormente, o Governo entendeu adiar a entrada em vigor da lei para 1 de Outubro do presente ano por entender - face à dimensão das alterações introduzidas ao texto original - ser necessário mais tempo para a divulgação da lei junto da população e para dar formação adequada aos intervenientes na fiscalização do seu cumprimento e na sua implementação.

V – Conclusões

A Comissão, apreciada e analisada a presente proposta de lei, conclui o seguinte:

a) é de parecer que a proposta de lei reúne os requisitos necessários para apreciação e votação, na especialidade, pelo Plenário, e,

b) sugere que, na reunião plenária destinada à votação na especialidade, o Governo se faça representar a fim de poderem ser prestados os esclarecimentos necessários.

Assembleia Legislativa, em Macau, aos 19 de Abril de 2007.

A Comissão, *Cheang Chi Keong* (Presidente) — *Philip Xavier* (Secretário) — *Ho Teng Iat* — *Kou Hoi In* — *Victor Cheung Lup Kwan* (Sem assinatura) — *Ieong Tou Hong* — *José Maria Pereira Coutinho* — *Leong On Kei* — *Lee Chong Cheng* (Sem assinatura).

---

4. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datada de 19 de Outubro de 2006, e o respectivo Despacho n.º 163/III/2007.

DESPACHO N.º 163/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong em 19 de Outubro de 2006.

2 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

---

[21] Vide M. Leal-Henriques e M. Simas Santos, *ob.cit.* página 7 e seguintes.

Resposta à interpelação apresentada, por escrito, pelo Senhor Deputado Ng Kuok Cheong

Em conformidade com as orientações de Sua Ex.ª o Senhor Chefe do Executivo e a propósito da interpelação apresentada, por escrito, pelo deputado Ng Kuok Cheong em 19 de Outubro de 2006, sobre assuntos de interesse público, enviada a coberto do ofício n.º 527/E381/III/GPAL/2006 da Assembleia Legislativa, cumpre-me informar o seguinte:

O método de fixação da matéria colectável dos contribuintes do Grupo B do Imposto Complementar de Rendimentos tem base legal nos dispostos do respectivo Regulamento. Em cada exercício económico, estes Serviços fazem uma compilação exaustiva de todos os dados possíveis, designadamente valores de rentabilidade média das empresas, de acordo com a sua actividade e localização, a situação económica desta área e da região, bem como a verificação de pagamentos efectuados às empresas, entre outros. Segundo os quais e tomando como referência as declarações apresentadas anualmente pelos contribuintes, a comissão de fixação, composta pelos representantes designados por associação da área contabilística e pelos técnicos destes serviços, determina a matéria colectável dos contribuintes do grupo B.

A fixação da matéria colectável pode ser impugnada legalmente pelo contribuinte, cuja apreciação cabe à comissão de revisão, composta pelos representantes designados por associação da área contabilística, pelos técnicos e director destes serviços, por forma a garantir os interesses e direitos dos contribuintes e o cumprimento de todos os princípios da justiça tributária.

Finalmente, o Governo continuará atento às alterações e às influências criadas pela modificação da estrutura da economia da Região, por forma a assegurar o tratamento justo de todos os contribuintes.

Aos 6 de Março de 2007.

O Director da DSF, *Carlos Ávila.*

---

5. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Au Kam San, datado de 30 de Março de 2007, e o respectivo Despacho n.º 164/III/2007.

DESPACHO N.º 164/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Março de 2007, apresentado pelo Deputado Au Kam San. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

2 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Prsidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Em Março de 2006, eu e o Deputado Ng Kuok Cheong solicitámos ao Chefe do Executivo autorização escrita para dar início, na Assembleia Legislativa, ao processo legislativo relativo ao projecto de lei (elaborado por nós) para alteração do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo".

Em Junho de 2006, o Sr. Chefe do Executivo respondeu, através do seu Gabinete, que o Governo já há muito tinha efectuado os respectivos trabalhos preparatórios e elaborado um novo texto para actualização do referido regime, afirmando ainda que o respectivo processo de auscultação pública iria ter início muito em breve. Entretanto, passaram já mais de nove meses e nada foi divulgado acerca do novo texto para actualização do referido regime, nem teve início qualquer processo de auscultação.

Há dias, alguns residentes apresentaram ao Governo algumas questões sobre a actualização do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo", às quais a Direcção dos Serviços de Administração e Função Pública respondeu que "foi já elaborado o novo texto para actualização do referido regime, que se encontra neste momento em fase de auscultação de opiniões.". Confesso ter sido grande a minha surpresa, pois é ridículo e de estranhar que o referido processo tenha já tido início sem no entanto poderem os residentes ter acesso ao texto da nova proposta de lei.

Do Ofício n.º 0703120032/CAIP (vide anexo) emitido pela Direcção dos Serviços de Administração e Função Pública consta a resposta da Direcção dos Serviços de Saúde (DSS) à questão da alteração do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo", onde se dizia que a DSS "já elaborou o novo texto para revisão do referido regime, que se encontra neste momento em fase de auscultação de opiniões.". No entanto, enquanto deputado à Assembleia Legislativa e preocupado com o assunto, desde há já muito tempo, não vejo qualquer processo de auscultação.

Fumar prejudica gravemente a saúde não só de quem fuma como também a dos outros, ou seja a saúde de toda a sociedade. Assim, os destinatários da auscultação de opiniões sobre a alteração do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo" devem ser todos os elementos que integram a sociedade e todos aqueles que estiverem interessados e preocupados com o assunto. A auscultação de opiniões não deve ser efectuada secretamente nem deve ser destinada especificamente a determinadas pessoas.

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Na resposta escrita dos SAFP sobre a questão da alteração do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo" refere-se que a DSS "já elaborou o novo texto para revisão do referido regime, que se encontra neste momento em fase de auscultação de opiniões". No entanto, parece que nada foi feito em relação à auscultação pública sobre a revisão daquele regime. Será que essa auscultação de opiniões já está, de facto, a ser efectuada? Quem são então os seus destinatários? Como foi determinado o âmbito daquela auscultação? Quais foram os critérios para a escolha dos destinatários?

2. A revisão do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo" vai ter influência sobre toda a sociedade. Por forma a promover uma verdadeira auscultação pública e por forma a criar um regime que conte com a inteligência de todos os residentes e que se aproxime das suas expectativas, pensa o Governo publicar o novo texto para revisão do referido regime e distribuí-lo a todos os residentes? Pensa ainda criar mecanismos para a análise e acolhimento das opiniões recolhidas?

3. A revisão do "Regime de Prevenção e Limitação do Tabagismo" já está bastante atrasada. E, por receio disto ou daquilo, não deve a Administração atrasar ainda mais essa tarefa. A Administração dispõe de alguma calendarização para a revisão daquele regime? Quando é que o processo legislativo pode, efectivamente, ter início?

30 de Março de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Au Kam San*.

附 件

SAFP00350785

澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
行政暨公職局
Direcção dos Serviços de Administração e Função Pública

澳門

來函編號
Sua referência

關於閣下透過四封電郵向本局公眾服務暨諮詢中心提出題述的問題，本局於3月8日收到衛生局的答覆，現將之轉錄如下，供閣下知悉：

"就有關議題本局回覆如下：

我們在上次已答：2006年1月9日『煙草控制框架公約』在中國生效，澳門於第15/2006號行政長官公告公佈，公約適用於澳門特別行政區。因此我們按『煙草控制框架公約』的理念提出建議，包括提高煙草稅，擴大禁煙場所，規範煙草廣告及銷售等，並將按澳門的情況履行「公約」各內容。

2. 衛生局目前已完成法律草擬修訂建議文本，正在進行諮詢工作的程序。

3. 衛生局在2006隨中國參與『國際戒煙競賽』，向社區宣傳吸煙危害健康，戒煙則贏健康的信息。今年將舉辦『無煙食肆』活動，希望市民知道若食肆全面禁煙，將對所有進入場所的人的健康都有好處，讓飲食場所全面禁煙能在澳門順利進行。

4. 衛生局以澳門市民的健康為本，積極推動無煙草的環境，我們希望澳門能在市民的積極支持配合及努力下，成為一個「無煙的健康城市」。"

耑此，並頌

台祺

副 局 長
公眾服務暨諮詢中心代主任代行

馮 若 儀

地 址：澳門水坑尾街162號公共行政大樓26樓
Endereço：Rua do Campo, n.º 162, Edifício Administração Pública, 26º andar, MACAU
電話：(853)2832 3623
Tel.：(853)2832 3623
傳真：(853)2859 4060
Fax.：(853)2859 4060

行政暨公職局 格式一
SAFP – Modelo 1

6. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang, datado de 30 de Março de 2007, e o respectivo Despacho n.º 165/III/2007.

DESPACHO N.º 165/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Março de 2007, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

2 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Com a internacionalização, o grande afluxo de capitais estrangeiros, o brusco desenvolvimento económico e a sucessiva entrada em funcionamento de grandes empreendimentos ligados ao jogo e ao turismo, de facto, Macau necessita de pessoal altamente qualificado, para poder elevar plenamente a sua competitividade. Por isso, exige-se à Administração que melhore os diplomas relativos à importação de mão-de-obra, incluindo os respectivos regimes de fiscalização, que permita apenas que se importe, de forma faseada, o número adequado de pessoal qualificado para suprir as necessidades do mercado, e que actualize a política de migração.

São essencialmente duas as vias legais para se adquirir o estatuto de residente de Macau: a "reunificação familiar", em que um residente de Macau requer a vinda do seu cônjuge, filhos e pais residentes no estrangeiro; e a "fixação de residência por investimento", em que o interessado requer a fixação de residência nos termos da lei sobre a fixação de residência por investimento. Só que ambas as modalidades não têm essencialmente como destinatários pessoal técnico especializado.

A Administração deve tirar proveito do actual estado de desenvolvimento para lançar um plano com mais opções e direccionado para o pessoal técnico especializado, por forma a atrair técnicos altamente especializados, optimizar a estrutura demográfica e elevar a competitividade de Macau.

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Com o desenvolvimento económico que se tem registado, há que encarar os recursos humanos como um importante desafio, em termos tanto qualitativos como quantitativos. Para atrair pessoal altamente qualificado, optimizar a estrutura demográfica e elevar a competitividade de Macau. pensa a Administração valorizar e optimizar a política de migração?

2. Actualmente permite-se que "dirigentes e pessoal técnico especializado" fixem residência em Macau. através de investimento. Quais são as normas e critérios adoptados? Como é que foram definidos e como são avaliados esses critérios? Quantos técnicos foram autorizados a fixar residência em Macau, desde o retomo à Pátria? Quais são as principais áreas de especialização desses técnicos?

30 de Março de 2007.

A Deputada, *Kwan Tsui Hang*.

---

7. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 30 de Março de 2007, e o respectivo Despacho n.º 166/III/2007.

DESPACHO N.º 166/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Março de 2007, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

2 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Segundo o Relatório das LAG/2006 do Chefe do Executivo, será criado um sistema de serviços nos bairros comunitários, dotado de mecanismos consultivos democráticos. O Chefe do Executivo depositou grande esperança nos vogais do Conselho Executivo, que estes pudessem contactar directamente com os cidadãos, para assim resolverem os problemas com que estes se deparam. No dia 20 de Abril de 2006, alguns vogais do Conselho Executivo, tais como Ho Iat Seng, Tong Chi Kin e Leong Wai Tak, transmitiram uma mensagem aos residentes que lutam pela fixação de residência, em Macau, dos seus filhos maiores que se encontram no Interior da China, afirmando que seriam tomadas, a curto prazo, medidas concretas para resolver o problema. Mas desde então, nunca mais o público dispôs de quaisquer meios para tomar conhecimento das decisões do Governo da RAEM, tal como não tem visto os seus problemas resolvidos, razões que levaram a que se manifestasse.

O sistema de serviços a criar nos bairros comunitários, dotado de mecanismos consultivos democráticos e de circui-

tos decisórios que funcionarão de forma autónoma, não deve ser um sistema ignorado pelo público, não deve ser apenas um meio para consulta e transmissão selectiva das mensagens em sentido descendente, ou seja, do nível superior para o nível inferior, pois quando os cidadãos, que estão num nível inferior, quiserem conhecer as decisões do Governo, este, se assim o quiser, pode fechar-lhes as portas.

Em Novembro de 2006, durante a sessão de perguntas e respostas com o Chefe do Executivo, este declarou que o problema da reunião familiar dos residentes com os seus filhos maiores que se encontram no Interior da China estava a ser tratado a um ritmo normal e sem sobressaltos, e afirmou ainda ter a certeza de que o problema iria ser resolvido a curto prazo.

É consensual que os cidadãos devem gozar do direito à informação, até no âmbito das políticas demográficas a adoptar pelo Governo da RAEM, isto é, sobre o número de pessoas a contemplar nessas políticas. Que implicações terão essas medidas ao nível dos recursos humanos locais?

Sendo assim, apresento as seguintes questões:

1. Embora os vogais do Conselho Executivo tivessem contactado directamente com os cidadãos, por ordem a resolverem os problemas dos residentes que lutam pela fixação de residência, em Macau, dos seus filhos maiores que se encontram no Interior da China, o público não dispõe de meios suficientes para tomar conhecimento das decisões do Governo da RAEM. Foi precisamente porque os pedidos desses residentes não foram satisfeitos que se realizaram grandes manifestações. Quererá isso dizer que este mecanismo, tal como tem funcionado, não é viável?

2. O Chefe do Executivo já manifestou que o problema desses residentes que lutam pela fixação de residência dos seus filhos está em vias de resolução. A questão é saber, afinal, quantas pessoas irão ser abrangidas? Que implicações é que essas medidas terão ao nível dos recursos humanos locais?

3. Não deveria o Governo da RAEM pensar em considerar essas pessoas como mão-de-obra local, em detrimento de continuar a adoptar medidas de importação de mão-de--obra, para pôr cobro à insuficiência de trabalhadores locais?

30 de Março de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Ng Kuok Cheong*.

---

8. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa, datado de 30 de Março de 2007, e o respectivo Despacho n.º 167/III/2007.

DESPACHO N.º 167/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Março de 2007, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

3 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

(Tradução)

Interpelação Escrita

Os enfermeiros são pessoal da linha da frente que, para além de cuidarem dos pacientes, participam ainda no desenvolvimento dos serviços de saúde comunitários e em acções de prevenção das doenças e de sensibilização para a saúde. Sendo o seu papel tão importante para a manutenção e desenvolvimento dos cuidados de saúde, a sua afectação, quando irracional, pode aumentar a taxa de ocorrência de doenças e de mortalidade, bem como o período de hospitalização.

Com o crescimento da população, o aumento significativo do número de visitantes, o envelhecimento da população e a prevenção e controlo de doenças transmissíveis, é cada vez maior a procura de serviços de enfermagem. Além disso, porque não existe um plano global para a preparação e formação de enfermeiros, a falta deste pessoal torna-se mais evidente quando abandonam a sua actividade na linha da frente e passam a desempenhar tarefas administrativas, se desligam do serviço ou se aposentam. Assim sendo, tendo em atenção a importância social dos serviços de enfermagem, deve a Administração assumir a sua responsabilidade, constituindo, quanto antes, o seu próprio quadro de enfermeiros.

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Para satisfazer as necessidades decorrentes do desenvolvimento social, o Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, Chui Sai Cheong, afirmou, na sessão de debate das LAG para 2007, que a Administração vai autorizar a importação de enfermeiros, especialmente para colmatar a falta de recursos humanos nos lares e centros comunitários. Contudo, porque é necessário assegurar o nível de qualidade dos serviços de enfermagem, a importação não passa, na minha opinião, duma medida de contingência. Assim sendo, antes de avançar com tal medida, é necessário definir o respectivo regime e contingente. Para quando se prevê a conclusão dos trabalhos relativos à definição do regime e à fixação de quotas para importação desses profissionais? Para evitar que os direitos e interesses dos enfermeiros locais sejam lesados, de que outras medidas dispõe a Administração para os proteger?

2. De acordo com os dados dum inquérito, faltam em Macau mais de 200 enfermeiros. Perante este cenário, mesmo que as duas escolas de enfermagem pudessem preparar anualmente 60 a 70 enfermeiros, a falta de recursos humanos

só poderia ser suprida no prazo de 5 a 8 anos, e apenas a nível dos hospitais e centros de saúde. Se bem que a situação pudesse ser superada com a contratação de recursos humanos do exterior, a verdade é que seria mais benéfico, em termos de longo prazo, criar um quadro de enfermeiros estável e qualificado. Para responder às necessidades impostas pelo desenvolvimento dos serviços prestados pelos hospitais e centros de saúde, de que planos dispõe a Administração para investir mais na formação de enfermeiros, tanto ao nível dos recursos humanos como das infra-estruturas, e para criar mais oportunidades de estágio para os alunos das escolas de enfermagem?

3. O regime da carreira de enfermagem entrou em vigor em 1995 e nunca mais foi revisto, daí que as normas sobre a estrutura da carreira e o regime de acesso estejam desactualizadas, originando situações de responsabilidades incompatíveis com as remunerações. Para além disso, o regime de acesso é pouco atractivo, o que afecta o moral do pessoal em efectividade de funções e não incentiva a nova geração a abraçar a profissão. Há tempos, a Secretária para a Administração e Justiça, Florinda Chan, reconheceu que o regime há muito que está desactualizado, tendo mesmo prometido a sua revisão. De facto, a revisão do regime da carreira de enfermagem foi proposta há anos. Afinal, quando é que a Administração vai honrar a sua promessa? Pode desde já apontar datas para a sua concretização, por forma a evitar que os trabalhos de revisão sejam constantemente protelados?

30 de Março de 2007.

A Deputada, *Leong Iok Wa*.

---

9. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng, datado de 30 de Março de 2007, e o respectivo Despacho n.º 168/III/2007.

DESPACHO N.º 168/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Março de 2007, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

3 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

O desemprego amainou com o desenvolvimento económico, mas os trabalhadores continuam preocupados com o seu futuro, face ao elevado número de trabalhadores não residentes e à proliferação de trabalhadores ilegais. Por isso, há toda a necessidade de produzir legislação que vise garantir os direitos e interesses dos trabalhadores e assegurar a melhoria das suas condições salariais. Para o efeito, a Administração deve empenhar-se mais no aperfeiçoamento do ordenarnento jurídico, revendo, quanto antes, a lei laboral, promulgando o regulamento sobre o regime de contratação de trabalhadores não residentes e aperfeiçoando a legislação sobre o combate ao trabalho ilegal, de modo a salvaguardar, efectivamente, o direito ao emprego.

Sendo assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. É na Lei Laboral, enquanto principal garante dos direitos e interesses dos trabalhadores, que estão definidos os critérios mínimos sobre as condições laborais a observar, quer em termos de salário, quer em termos de horário de trabalho, descanso, férias e licenças, tratando-se, de facto, da legislação que mais estreitamente diz respeito aos mais de 200 mil trabalhadores que integram a população activa local. Só que depois de decorridos mais de 10 anos de aplicação, há muito que este diploma deixou de conseguir dar resposta às necessidades sociais. Deu-se então início aos trabalhos da sua revisão, trabalhos esses que duram há anos e não há meio de estarem concluídos. Porque é que a proposta de lei intitulada "Regime Geral das Relações Laborais", submetida em Agosto passado à audição do Conselho Executivo, tarda a ser tornada pública? Quando é que vai ser apresentada à Assembleia Legislativa?

2. Para responder às necessidades decorrentes do desenvolvimento económico, a Administração reactivou, no início do ano passado, os trabalhos destinados à produção de um diploma legal que defina os princípios a serem observados na contratação de trabalhadores não residentes. Em resultado disso, as iniciais normas do projecto de regulamento administrativo intitulado "Regime sobre a Regulamentação da Contratação de Trabalhadores Não Residentes" passaram, depois de submetido a consulta pública, a ser reguladas separadamente por dois diplomas, ou seja, os "Princípios Reguladores da Contratação de Trabalhadores Não Residentes", sob a forma de proposta de lei, e o "Regulamento sobre a Contratação de Trabalhadores Não Residentes", sob a forma de projecto de regulamento administrativo. Para além de se ter integrado o actual "Regulamento sobre a Proibição do Trabalho Ilegal" nesses diplomas, definiram-se expressamente as categorias de trabalhadores não residentes, os critérios de apreciação dos pedidos de contratação de trabalhadores não residentes, os fundamentos de indeferimento, os prazos de autorização para a contratação e o regime sancionatório. Os respectivos textos foram lançados para consulta pública em Agosto de 2006, mas até à data nada mais se ouviu, não obstante ter já passado mais de meio ano. Qual é então o ponto de situação dos respectivos trabalhos de produção jurídica?

3. A existência de trabalhadores ilegais afecta o emprego dos locais e levanta preocupações quanto aos eventuais crimes que daí possam advir. Em 2006, as autoridades de-

tectaram 790 trabalhadores ilegais, um aumento de cerca de 48% relativamente a 2005. A proliferação de trabalhadores ilegais afecta a ordem normal do mercado de trabalho e prejudica gravemente o direito dos trabalhadores locais ao emprego. O número de crimes relacionados com o trabalho ilegal conheceu um aumento bastante significativo, o que demonstra que as diversas formas de "ganhar o pão de cada dia" passaram a ser uma preocupação para a segurança de Macau. O fenómeno do trabalho ilegal, que tende a agravar-se de dia para dia, deve-se, ao fim ao cabo, ao facto de as sanções não serem duras e de a fiscalização não ser rigorosa. Por isso, para além dum combate mais rigoroso, exige-se o aperfeiçoamento do respectivo regime jurídico. Para que o sistema possa eliminar todas as preocupações decorrentes do trabalho ilegal e surta os devidos efeitos dissuasores, de que medidas dispõe a Administração, em termos de legislação, para acabar de vez com o referido fenómeno?

30 de Março de 2007.

O Deputado, *Lee Chong Cheng*.

---

10. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam, datado de 3 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 169/III/2007.

DESPACHO N.º 169/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 3 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

3 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

Há tempos, o Secretário para a Segurança, Cheong Kuoc Vá, afirmou numa ocasião pública que, para atrair mais jovens para a profissão, ia sugerir à Autoridade competente a elevação do índice de vencimento dos agentes policiais da categoria mais baixa, ou seja, um aumento que passaria dos 195 para os 260 pontos.

Na sequência do desenvolvimento global de Macau, todos os sectores que integram as forças de segurança encaram o problema da insuficiência de recursos humanos, nomeadamente ao nível de agentes da categoria mais baixa, ou seja, têm de enfrentar o problema da saída de pessoal e a dificuldade no recrutamento do pessoal.

Face à insuficiência de recursos humanos e por forma a manter os actuais recursos e a atrair mais jovens para as Força de Segurança, devemos apoiar incondicionalmente a sugestão de ajustamento dos salários e regalias dos agentes da categoria mais baixa das Forças de Segurança Pública, órgão responsável pela salvaguarda da ordem social. Contudo, os agentes dessa categoria, inclusive os oficiais da Polícia Judiciária, enquanto órgão de polícia criminal, lamentaram já o facto de o Secretário para a Segurança ter descurado a sua actual situação. Com efeito, nos últimos dias, estes agentes apresentaram as suas opiniões e sugestões em relação aos seus salários, regalias e natureza de funções, respectivamente, ao Chefe do Executivo, à Presidente da Assembleia Legislativa, aos Secretários e aos Deputados, voltando então o assunto a ser objecto de acesa discussão na sociedade.

Sendo assim, apresento as seguintes questões à Administração:

1. Quando os salários dos agentes da categoria mais baixa do Corpo de Polícia de Segurança Pública forem aumentados, não pensa a autoridade competente aumentar também os salários e conceder mais regalias aos agentes da Polícia Judiciária, que estão também sob tutela do mesmo Secretário?

2. A PJ é um órgão de polícia criminal e muito exigente no que respeita a critérios de recrutamento do pessoal. Exige habilitações académicas mais elevadas, experiência profissional e alguns conhecimentos jurídicos, sendo por isso bastante diferentes as condições e natureza deste serviço, em comparação com outros. Após a reestruturação e ampliação dos quadros deste órgão, cujo processo de recrutamento de pessoal não foi tarefa fácil, a Administração pensa aumentar o índice de vencimento dos agentes do Corpo de Polícia de Segurança Pública na linha da frente. Não deverá também ponderar o ajustamento do índice de vencimento dos agentes da linha da frente da PJ?

3. No ano passado, as atribuições, a estrutura orgânica e o quadro do pessoal da PJ viram-se alargados pela Lei n.º 5/2006 aprovada pela Assembleia Legislativa e pelo Regulamento Administrativo n.º 9/2006, assinado pelo Chefe do Executivo. Contudo, o índice salarial dos agentes da PJ mantém-se no mesmo nível desde 1990, gerando assim grande descontentamento entre os agentes. Por isso, entendem que a Autoridade competente deve acompanhar o ritmo de desenvolvimento social de Macau e, de acordo com a realidade da Região, atender à especificidade das tarefas dos agentes da PJ e rever, em tempo oportuno, a lei competente, isto por forma a ajustar adequadamente os seus índices salariais e a conceder-lhes mais regalias, pois só assim é que poderão sentir-se mais motivados, para além de ser ainda uma forma de atrair mais pessoas para a profissão. Qual é a ideia da autoridade competente acerca deste assunto?

3 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Chan Meng Kam*.

11. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang, datado de 3 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 170/III/2007.

DESPACHO N.º 170/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 3 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

4 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

No ano passado, apresentei uma interpelação sobre a racionalidade e urgência da construção do edifício da Direcção dos Serviços de Turismo (DST) e, de acordo com a respectiva resposta, será movimentada uma quantia de 320 milhões de patacas para construir o edifício multifuncional e 280 milhões de patacas para o dos Serviços de Turismo e instalações complementares. O edifício multifuncional servirá de "interface" entre os transportes marítimos e aéreos (helicópteros) e os transportes públicos e de turismo (autocarros e táxis), funcionará como centro de formação para a área do turismo, ao dispor do sector e respectivos operadores, bem como centro de acolhimento de turistas em caso de calamidade pública. Para além disso, integrará as novas instalações do Museu do Grande Prémio, da Comissão do Grande Prémio de Macau e do Automóvel Clube de Macau, o que facilitará os trabalhos de organização do Grande Prémio de Macau.

Nessa resposta, a DST justifica que, para responder ao rápido desenvolvimento do sector do turismo, é necessário reorganizar a actual estrutura, construir novas instalações e recrutar mais pessoal, por forma a dotar o organismo de meios e recursos mais eficazes, tendo em vista a sua adequação à nova realidade socioeconómica. Efectivamente, tem sido muito rápido o desenvolvimento do sector do turismo nestes últimos anos, e são muitos os desafios colocados aos serviços competentes, por isso, são aceitáveis os ajustamentos atendendo às necessidades reais, e também o alargamento e reforço do espaço para trabalho e das instalações da DST. No entanto, a resposta não nos convence, uma vez que os custos desse projecto são bastante elevados, cerca de 600 milhões de patacas.

Assim sendo, apresento as seguintes questões à Administração:

1. Os custos para a construção do edifício multifuncional, do edifício dos Serviços de Turismo e das instalações complementares, orçados em 600 milhões de patacas, são bastante elevados. Qual foi a ideia do Governo quando decidiu avançar com essa construção? As duas principais construções estão localizadas em diferentes locais ou são duas torres numa mesma zona? Tendo o edifício multifuncional sido projectado para servir de "interface" entre os transportes marítimos e aéreos e os transportes públicos e de turismo, e integrar as novas instalações do Museu do Grande Prémio, da Comissão do Grande Prémio de Macau e do Automóvel Clube de Macau, não significará isso o abandono das instalações existentes? Para além da insuficiência de lugares de estacionamento para autocarros de turismo, que a resposta à interpelação revela, quais são os problemas que justificam a construção de novas instalações? Com a conclusão das obras do edifício multifuncional, qual vai ser a opção em relação às antigas instalações? Vai fazer-se alguma integração entre as novas e as antigas instalações?

2. O Instituto de Formação Turística (IFT), tutelado pelo Secretário para os Assuntos Sociais e Cultura, proporciona cursos e formação profissional conferentes de grau académico, especializados nas áreas do turismo e da gestão hoteleira, dotando os estudantes de Macau e da zona da Ásia-Pacífico de conhecimentos e técnicas profissionais. O IFT tem desempenhado um papel importante na formação dos quadros qualificados de Macau na área do turismo. Qual é o plano do Governo em relação ao edifício multifuncional, que vai funcionar como centro de formação para a área do turismo, ao dispor do sector e respectivos operadores? O novo centro, localizado nesse novo edifício, vai assumir funções diferentes das assumidas actualmente pelo centro de formação do IFT? Por que motivo é necessária a criação doutro centro de formação? Será o actual IFT incapaz de assumir os respectivos trabalhos de formação?

3. Na resposta revela-se que o edifício multifuncional funcionará como centro de acolhimento de turistas em caso de calamidade pública. Qual é, concretamente, a ideia do Governo sobre isso? Que papel vai desempenhar esse centro, em caso de calamidade? O projecto para a construção do referido centro foi definido tendo em conta todos os mecanismos para situações de calamidade, de contingência e de coordenação, nomeadamente com outros serviços? Que papel vai a DST desempenhar perante situações de calamidade e contingência?

3 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa, *Kwan Tsui Hang*.

12. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian, datado de 30 de Março de 2007, e o respectivo Despacho n.º 171/III/2007.

DESPACHO N.º 171/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Março de 2007, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

4 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

O aumento da população flutuante em Macau preocupa bastante os cidadãos, devido à possibilidade de transmissão de doenças como, por exemplo, a tuberculose. Segundo os dados revelados pelo Centro de Prevenção e Controlo da Tuberculose, o número de doentes a padecer da doença registou um aumento, passando de 362 no ano de 2004 para 444 no ano de 2006.

Entre esses doentes, é bastante elevada a percentagem de mão-de-obra não residente. Segundo as estatísticas, o número de mão-de-obra não residente proveniente do interior da China ronda as 65.000 pessoas. Embora as disposições previstas na Lei sobre o Controlo da Saída e Entrada de Cidadãos da República Popular da China definam que esses trabalhadores são obrigados a apresentar um atestado médico sempre que pretendam sair da China para trabalhar no exterior, quando chegam a Macau, onde permanecem e trabalham por longos períodos de tempo, a Administração depara-se com a falta de medidas capazes de controlar e fiscalizar o estado de saúde desses não residentes. Para além disso, as condições de trabalho e as condições habitacionais da maioria desses trabalhadores deixam, como se sabe, muito a desejar, podendo daí resultar a transmissão de muitas doenças contagiosas. Esses trabalhadores dedicam-se, essencialmente, a tarefas nos sectores da construção civil e da prestação de serviços, e como estão em permanente contacto com outras pessoas, a transmissão de doenças contagiosas é bastante facilitada, pondo assim em perigo a saúde dos cidadãos locais. Por isso, na minha opinião, trata-se dum assunto merecedor da nossa maior atenção, até porque os salários desses trabalhadores não residentes são baixos e, para a maior parte deles, não é possível recorrer a um seguro médico que cubra as despesas em caso de doença. O que estas pessoas podem fazer é voltar para o Interior da China para lá receberem tratamento ou então nem pensar em tratamento. Ora, isto vem criar grandes dificuldades no âmbito da prevenção das doenças contagiosas em Macau.

Nos termos do actual sistema, Macau não dispõe de políticas de controlo do estado de saúde da mão-de-obra não residente. À excepção dos estabelecimentos de diversões e do sector da restauração, a Administração não obriga os trabalhadores importados a apresentarem atestado médico, nem mesmo aquando da celebração de contratos de trabalho, nem designa nenhuma instituição hospitalar como responsável pela emissão de atestados médicos para essas pessoas. Perante esta situação, é impossível acompanhar, eficazmente e a longo prazo, o estado de saúde dos trabalhadores não residentes, se isso apenas depender do atestado médico exigido pelos serviços competentes do Interior da China.

Sendo assim, apresento as seguintes questões à Administração:

1. Nos últimos três anos, quantos trabalhadores não residentes foram portadores de doenças contagiosas? Quais são os principais meios de infecção? A Administração prestou o acompanhamento necessário a esses doentes?

2. O aumento do número de trabalhadores não residentes constitui uma grande dificuldade para o trabalho de prevenção das doenças. Por forma a impedir a propagação de doenças contagiosas em Macau, de que medidas dispõe a Administração para controlar e fiscalizar o estado de saúde desses trabalhadores?

3. Atendendo a que em Macau não existe nenhum dispositivo legal que exija o bom estado de saúde desses trabalhadores, por forma a controlar e a fiscalizar esse estado, pensa a Administração melhorar a actual situação? Por exemplo, aquando da renovação anual do contrato de emprego, solicitar aos trabalhadores a apresentação dum atestado médico? E com vista a assegurar que os trabalhadores possam obter tratamento médico adequado em caso de doença, pensa a Administração solicitar às empresas que efectuem exames médicos periódicos aos seus trabalhadores importados ou então que adquiram um seguro médico?

30 de Março de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa, *Iong Weng Ian*.

---

13. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Leong Heng Teng, datado de 4 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 172/III/2007.

DESPACHO N.º 172/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 4 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Leong Heng

Teng. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

4 de Abril de 2007.

(Tradução)

Interpelação

Nestes últimos meses verificaram-se vários casos relacionados com droga, que despertaram a atenção da sociedade. Primeiro, foram descobertos, na mesma semana, três casos de consumo de droga em quartos de hotel, envolvendo estrangeiros. Parece que esses consumidores não respeitam o sistema jurídico de Macau, o que se explica pela forma aberta e sem escrúpulos como actuam. Segundo, foi descoberto, num estabelecimento de diversões, um caso de consumo colectivo de drogas, envolvendo 19 jovens entre os quais se encontrava um com 14 anos e um fornecedor com apenas 17 anos. Os detidos são, na sua maioria, menores e estudantes.

Os casos citados demonstram como é grave a questão da droga em Macau.

O abuso de estupefacientes por parte dos jovens agrava-se cada vez mais, e é possível que Macau se transforme num paraíso da droga para os consumidores dos territórios vizinhos, uma vez que é fácil traficar e consumir drogas em Macau. Se assim for, o impacto será bastante negativo para a ordem social e para a segurança pública. Os referidos casos reflectem também que os jovens de Macau não estão suficientemente consciencializados sobre a necessidade do cumprimento da lei e a nocividade das drogas. Devemos ponderar sobre os meios existentes que possibilitam aos jovens a aquisição de drogas com tanta facilidade.

Segundo as análises efectuadas, como as penas aplicadas aos consumidores de droga são bastante mais leves em Macau do que nos territórios vizinhos, os consumidores não residentes optam por vir a Macau para aqui consumir e traficar droga. Para além disso, o Governo não impõe, aos consumidores de droga que vêm de fora, limitações quanto às suas entradas e saídas da cidade, nem adopta medidas que os obriguem a deixar o vício. De facto, os serviços responsáveis pela execução da lei apontaram já, no decorrer destes anos, o facto da dificuldade em combater os crimes relacionados com as drogas, devido às penas leves e à falta de rigor da lei. Assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. A Administração não pensa proceder à revisão dos diplomas, por forma a aumentar as penas aplicadas aos traficantes? Quanto aos consumidores de droga que vêm de fora, vão impor-se medidas de limitação às suas entradas e saídas de Macau? Não pensa a Administração obrigar os consumidores detidos a deixar o vício?

2. Em relação à questão do abuso de drogas por parte dos jovens, para além da educação nas escolas e das acções de sensibilização, de que medidas dispõe o Governo para ajudar os jovens a afastarem-se das drogas? Que políticas vai o Governo adoptar?

4 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM, *Leong Heng Teng.*

---

14. Requerimento do Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 4 de Abril de 2007, referente à convocação de uma reunião plenária para efeitos de interpelação sobre a acção governativa, e o respectivo Despacho n.º 173/ III/2007.

DESPACHO N.º173/III/2007

Admito, nos termos do alínea c) do artigo 9.º do Regimento da Assembleia Legislativa, o requerimento do Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 4 de Abril de 2007, referente à convocação de uma reunião plenária para efeitos de interpelação sobre a acção governativa. Assim, ao abrigo do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), dou conhecimento do referido requerimento, por cópia, aos restantes Deputados, podendo estes, nos termos do n.º 1 do mesmo artigo, entregar outros requerimentos de interpelação no prazo de 10 dias a contar da data deste Despacho até ao dia 18 de Abril de 2007.

9 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Oral

Em 3 de Abril passado, o Chefe do Executivo revelou, perante a Assembleia Legislativa, em resposta a uma questao colocada sobre a política de habitação, que vai construir mais habitações sociais e que, para além de habitações sociais e económicas, vai ainda promover um novo tipo de habitação pública. Contudo, não deu nenhuma satisfação relativamente às medidas a adoptar para resolver as necessidades prementes dos que estão há anos à espera da atribuição de uma habitação social, quanto ao número de habitações económicas a disponibilizar e sobre a calendarização para o plano relativo ao novo tipo de habitação pública.

Assim sendo, relativamente à política de habitação, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Uma parte dos mais de 8.000 candidatos a habitação social, por se encontrar na lista de espera por um longo período, está a correr, de facto, o risco de vir a perder o seu lar. Há ainda outras pessoas que, devido à subida das rendas, estão em estado de indigência e a aguardar a abertura de concurso para a atribuição de habitação social. Se bem que o Chefe do Executivo tenha prometido disponibilizar nos próximos 5 anos mais de 8.000 habitações sociais, o certo é que essa promessa em nada contribui para atenuar ou resolver as actuais necessidades prementes das famílias pobres. Perante esta situação, quando é que a Administração vai abrir concurso para a atribuição de habitação social? Qual o número de habitações a ser atribuído? E quantas habitações podem ser disponibilizadas dentro de um ano? Pensa a Administração proceder à reconstrução do Centro de Acolhimento Temporário para acolher temporariamente as famílias indigentes sem lar? Vai a Administração comprometer-se em fixar um período de espera máximo para a atribuição de habitação social?

2. Acumularam-se já 13.000 requerimentos para a atribuição de habitações económicas. Para as famílias das camadas sociais mais baixas que estão nas listas de espera há muito tempo, a habitação é um assunto que as preocupa bastante. Muitos residentes com poucos recursos necessitam imenso de habitações económicas devido às mudanças da situação económica ou familiar verificadas nos últimos anos, mas eles continuam a aguardar, integrados nas listas de espera. Alguns requerentes já preencheram e entregaram, há vários anos, os pedidos para a aquisição de habitações económicas, mas foram notificados recentemente que os dados preenchidos eram incorrectos e foram excluídos, de repente, da lista de espera, ficando os mesmos consternados. Por exemplo, os requerentes que eram arrendatários do Iao Hon San Chuen preencheram dados incorrectos quanto à idade dos edifícios onde moravam. Como os edifícios eram muito antigos, pensavam esses requerentes que os edifícios tinham uma idade de mais de 40 anos, mas na informação por escrito (busca) obtida recentemente, verificou-se que os edifícios em causa tinham apenas 38 anos. Como não foi permitido corrigir as informações incorrectamente preenchidas, os referidos requerentes foram, então, excluídos da lista de espera. Face às necessidades de habitação sentidas pelas famílias das camadas sociais mais baixas, quando vai o Governo proceder, durante o corrente ano, à admissão dos pedidos de habitações económicas? Alguns requerentes já preencheram e entregaram, há vários anos, os pedidos para a aquisição de habitações económicas, mas recentemente, verificou-se que algumas informações estavam incorrectamente preenchidas. Será possível dar-lhes a oportunidade de corrigir as informações erradas e apresentar, novamente, os pedidos? Qual o número de habitações a ser atribuído? E quantas habitações podem ser disponibilizadas dentro de um ano? Vai a Administração comprometer-se em fixar um período de espera máximo para a atribuição de habitação económica?

3. O Chefe do Executivo revelou que iria adoptar um novo plano de habitação, no sentido de responder às necessidades de aquisição de habitações por jovens. Segundo este novo plano, um total de 10.000 fracções serão construídas daqui a cinco anos. Os requerentes poderão arrendar, em primeiro lugar, essas habitações e as rendas serão indexadas aos seus vencimentos. Posteriormente, os arrendatários poderão apresentar pedidos de aquisição dessas habitações. Será possível acabar, no corrente ano, os trabalhos de planeamento e proceder à admissão dos pedidos do público? Tal plano terá algum impacto na quantidade de habitações económicas disponibilizada?

4 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM, *Ng Kuok Cheong.*

---

15. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 4 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 174/III/2007.

DESPACHO N.º 174/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 4 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

9 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Na sessão de perguntas e respostas sobre as LAG e outros assuntos sociais, realizada no passado dia 3 de Março, o Chefe do Executivo comprometeu-se a, ainda durante este ano, reduzir para os 60 anos a idade para atribuição da pensão de velhice, mas apenas para os idosos aposentados.

Segundo os dados estatísticos publicados pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, até finais do ano de 2006, a população empregada entre os 55 e os 64 anos atingia as 24 mil pessoas. No entanto, não foram publicados quaisquer dados sobre a população empregada com idades compreendidas entre os 60 e os 64 anos. Sabe-se que são baixas as oportunidades de emprego para as pessoas com mais de 60 anos, logo, serão poucos os idosos nessa situação. No entanto, entre os que têm 60 anos e se encontram ainda a trabalhar e a receber salário, na sua maioria são pessoas que se encontram em situação financeira difícil. Ao reduzir

para os 60 anos a idade para atribuição da pensão de velhice e ao excluir aqueles idosos que trabalham e recebem salários, a concretização de tal medida vai traduzir-se, de facto, numa penalização para os idosos que enfrentam dificuldades financeiras e que, por isso mesmo, têm de trabalhar. Trata-se duma situação injusta, que demonstra falta de sentimentos.

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. O Governo da RAEM dispõe de informações relativas aos idosos com idades compreendidas entre os 60 e os 64 anos que se encontram ainda a trabalhar e a receber salário, bem como sobre a situação financeira dos respectivos familiares?

2. Ainda durante este ano, o Governo da RAEM vai reduzir para os 60 anos a idade para atribuição da pensão de velhice. Não pode o Governo voltar a ponderar essa medida, para que os poucos idosos que ainda trabalham e recebem salário possam também dela beneficiar e para prevenir situações injustas que só demonstram falta de sentimentos?

4 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Ng Kuok Cheong.*

---

16. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pela Deputada Leong Iok Wa, datada de 9 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 175/III/2007.

DESPACHO N.º 175/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa em 9 de Fevereiro de 2007.

9 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Resposta à Interpelação escrita da Deputada Leong Iok Wa

Em conformidade com a directiva de Sua Excelência o Chefe do Executivo, vimos responder à interpelação escrita da Deputada Leong Iok Wa, enviada através do ofício de ref. 077/E63/III/GPAL/2007 da Assembleia Legislativa, nos seguintes termos:

Sendo uma entidade responsável pela supervisão e controlo da operação das E.T.A.R.s, a operação das diversas E.T.A.R.s é desde há longo tempo motivo da maior atenção deste Gabinete, nomeadamente através do envio de pessoal para efectuar inspecções, em deslocações irregulares às estações, procedendo a amostragens e testes ao acaso da qualidade das águas tratadas efluentes, para além da realização periódica de reuniões de trabalho com as empresas concessionárias da operação das E.T.A.R.s. Face às queixas apresentadas pelos cidadãos contra os maus cheiros, também delegamos imediatamente pessoal para acompanhar e resolver no sentido de, nos casos devidamente justificados de inconformidade confirmada com as exigências contratuais de operação e manutenção, exigir às empresas operadoras das E.T.A.R.s a realização de melhorias imediatas e aplicar penalidades às empresas concessionárias de operação de acordo com os termos do contrato.

Os critérios da qualidade das águas efluentes das três E.T.A.R.s. de 2.ª categoria existentes foram elaborados tendo como referência principalmente o apêndice 10 do "*Regulamento de Águas e de Drenagem de Águas Residuais de Macau*" (Decreto-Lei n.º 46/96/M), sendo os gases libertados produzidos no processo de tratamento de águas residuais tratados através de equipamentos de purificação biológica ou de tratamento por degradação ou absorção do componente predominante do odores — sulfato de hidrogénio — mediante carvão activado.

A E.T.A.R. da península de Macau é uma estação com uma concentração de instalações destinadas ao tratamento das águas residuais e de protecção ambiental, responsável pelo tratamento das águas residuais da península de Macau, assim como pela incineração das lamas produzidas no processo de tratamento das águas residuais provenientes de todas as E.T.A.R.s do Território. A E.T.A.R. de Macau entrou em funcionamento há doze anos, desde o ano de 1995, tendo a estação sido logo dotada de um sistema de tratamento completamente hermético na altura da sua concepção, tendo o seu sistema de tratamento dos gases expelidos sido projectado de acordo com as condições ambientais das zonas periféricas na altura da concepção, isto é, tendo em consideração a recolha dos gases que originam maus cheiros resultantes do processo de tratamento das águas residuais, mantendo-os ligeiramente pressurizados, para evitar a propagação dos gases para o exterior. Após a recolha dos gases, os mesmos são tratados, primeiro numa torre de depuração por biofiltros, em que o componente principal de sulfato de hidrogénio susceptível de causar os maus cheiros é degradado por micróbios, com a emissão para o ar apenas dos gases tratados.

Na sequência dos actuais desenvolvimentos sociais e urbanos do Território, existem mudanças significativas no ambiente envolvente da E.T.A.R. de Macau. Considerando a existência de numerosos residentes e escolas dentro do bairro, este Gabinete solicitou ao operador concessionário da E.T.A.R. que assegure obrigatoriamente o funcionamento eficaz do sistema de tratamento de odores, no que sempre insistimos, assim como o aperfeiçoamento dos trabalhos de rotina de gestão da estação, com o reforço também da consciencialização dos seus trabalhadores, no sentido de manter

as portas de entrada e saída da estação sempre fechadas, e fazendo todo o possível para manter herméticas as tampas de inspecção da Estação de Bombagem de entrada de águas, e reduzir a duração de tempo necessário para a desidratação das lamas, etc. Insistimos também na realização de algumas medidas de melhoramento na E.T.A.R., por exemplo: a construção duma instalação hermética para o sistema de grades de retenção de objectos grossos, bem como o reajustamento do volume de ventilação, no sentido de extrair os gases desde a origem da sua produção até ao sistema de tratamento de odores, com a adoptação das diferentes medidas no máximo possível para evitar a propagação dos odores para o exterior da estação. Ao mesmo tempo, este Gabinete está a iniciar também os estudos que visam a implementação de um plano de optimização do sistema de tratamento de odores da actual E.T.A.R., com que possamos melhorar aquele sistema de tratamento de odores, para atingir exigências mais elevadas para as emissões. Este Gabinete continuará a acompanhar de perto as condições de operação das diversas E.T.A.R.s, por forma a poder responder atempadamente às reclamações dos cidadãos.

Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas, aos 13 de Março de 2007.

Pun Pou Leng, Coordenadora-Adjunta.

---

17. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San, datada de 9 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 176/III/2007.

DESPACHO N.º 176/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Au Kam San em 9 de Fevereiro de 2007.

9 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San em 9 de Fevereiro de 2007

Em cumprimento das ordens de S. Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Senhor Deputado Au Kam San e encaminhada pela Assembleia Legislativa através do ofício n.º 075/E61/III//GPAL/2007, cumpre a esta Direcção de Serviços responder o seguinte:

A fim de concretizar positivamente a liberalização da indústria de jogos e cumprir as obrigações decorrentes do "Contrato de Concessão para a Exploração de Jogos de Fortuna ou Azar ou Outros Jogos em Casino na Região Administrativa Especial de Macau" (abreviadamente designada por Contrato de Jogo), sobretudo, os empreendimentos e prazos fixados nos respectivos planos de investimentos, o Governo tem de tomar várias providências que se adaptem aos projectos de investimentos apresentados pelos concessionários ou subconcessionários do referido contrato de concessão de jogos, nomeadamente a concessão adequada de terrenos, a aceleração dos procedimentos relativos à apreciação dos projectos, etc.

No âmbito da concessão de terrenos, o terreno com uma área aproximada de 440.000 m^2 sito em COTAl destinado ao empreendimento de hotel principal e instalações de casinos projectado pelo Galaxy Casino, S.A. compreende um espaço livre com uma área de cerca de 220.000 m^2. Para além dos arruamentos, passeios para peões, estacionamento exterior e zonas verdes situados ao nível do rés-do-chão, o referido espaço livre abrange substancialmente um grande número de jardins descobertos, piscinas e instalações recreativas situados nos pódios e nos terraços das torres de diversos edifícios. De facto, a área do terreno utilizado ultrapassa bastante mais que a metade da área do terreno concedido.

Em virtude do plano de desenvolvimento de COTAI apresentado pela Galaxy Casino, S.A. ser um projecto significativo para a estratégia do desenvolvimento socioeconómico da RAEM, isso poderá promover positivamente o desenvolvimento das actividades dos jogos e entretenimento em Macau com vista a alcançar o objectivo relativo à promoção do turismo de convenções e negócios, sendo a concretização do plano de investimentos do referido contrato de concessão de jogos uma obrigação a assumir pelos outorgantes. Por isso, a Administração decidiu conceder o terreno com a dispensa de concurso público.

Além disso, nos termos da legislação vigente, o prémio da concessão de terreno não pode ser calculado directamente de acordo com a área do terreno, ou seja, é necessário ter em conta a finalidade dos edifícios, a área bruta de construção, a localização de terreno e o factor da percentagem do lucro estimado, etc.

Aos 14 de Março de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion.*

---

18. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado José Pereira Coutinho, datada de 22 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 177/III/2007.

DESPACHO N.º 177/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de

Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado José Maria Pereira Coutinho em 22 de Fevereiro de 2007.

9 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Resposta à interpelaçlo escrita levantada pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho relativa a assunto de interesse público, no dia 6 de Fevereiro de 2007 (questão sobre apoios financeiros)

Em cumprimento das instruções de Sua Excelência o Chefe do Executivo, venho, por este meio, responder à interpelação escrita levantada pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho, constante do ofício n.º 094/E76/III/GPAL/2007 enviado pela Assembleia Legislativa:

Em relação à interpelação do Sr. Deputado, Dr. José Pereira Coutinho, os Serviços de Saúde, na sua resposta datada de 18 de Janeiro de 2007, esclareceram e apresentaram claramente informações sobre o financiamento das actividades bem como a partilha das tarefas, os procedimentos de tratamento e as conformidades legais quanto à cooperação na prestação de serviços, razão pela qual não serão os mesmos repetidos aqui.

Tendo verificado de novo o pedido de apoios financeiros referido na referida interpelação, o despacho exarado no mesmo deve ser:

• ao SAAG para cabimentação;

• ao SCSG para o devido acompanhamento, estudo e fiscalização;

• à Comissão de Apoios Financeiros para seguimento;

• ao GEP para estudo sobre a elaboração do protocolo.

Este despacho por si indica claramente que, relativamente a apoios financeiros, não corresponde à verdade o dito na interpelação de que "o pedido não foi apreciado como de costume pela Comissão de Estudo de Apoios Financeiros a Organizações/Associações" nem é correspondente à verdade o dito que "o pedido havia sido processado com despacho favorável". A expressão "cabimentação" no referido despacho não pode, de modo algum, ser entendida como foi, supostamente, mencionando-se na interpelação "pressupõe entendimento de despacho favorável na concessão integral do montante solicitado no pedido do requerente". No tratamento de pedidos de apoios financeiros, os Serviços de Saúde iniciam o processo por ouvirem os Serviços competentes, de acordo com a natureza e a área a que os pedidos pertencem, seguindo-se a sua apreciação, conforme o montante de subsído proposto, pelo Director dos Serviços de Saúde, Conselho Administrativo ou seus superiores, consoante as competências dos mesmos. Precisamente, porque os pedidos de apoios financeiros a associações têm de ser estudados e acompanhados por vários Serviços, o seu processamento implica deveras que os Serviços de Saúde asseguram a igualdade, a imparcialidade, a transparência e a racionalidade quanto à concessão de apoios financeiros a associações.

Para além disso, no tocante às questões de "ter havido despacho de forma expedita" ou de o despacho "ter sido processado com despacho favorável em seis dias", o que o acima exposto esclarece é que, um despacho que manda as subunidades seguirem o caso não é equivalente à autorização ou distribuição dos respectivos apoios financeiros. Para além disso, dado que o conteúdo e o grau de complexidade dos itens objecto de pedido das associações são diferentes, é impossível, naturalmente, ser igual o tempo necessário para o estudo e a apreciação dos mesmos.

Quanto ao caso de financiamento mencionado na referida interpelação, os Serviços de Saúde reiteram que, até este momento, não têm nenhum registo relativo ao referido montante de subsídio e os valores de todos os apoios financeiros que concedem são publicados no *Boletim Oficial* conforme a lei. Os registos dos apoios financeiros atribuídos nos primeiros trimestres do ano transacto foram publicados respectivamente em 10 de Maio, 30 de Agosto e 22 de Novembro de 2006, enquanto os do 4.º trimestre se encontram na fase final de processamento contabilístico, acreditando-se que os mesmos serão publicados no *Boletim Oficial* a curto prazo.

Um pleno desenvolvimento da capacidade comunitária a nível de cuidados de saúde tem constituído, nos recentes anos, uma das principais linhas de acção governativa da RAEM no domínio da saúde. Por isso, os Serviços de Saúde, como sempre, irão continuar a esforçar-se em prol do interesse dos cidadãos a nível da vida e da saúde, em observância das leis e dos princípios da equidade e imparcialidade, tomando em atenção os vários factores tais como o desenvolvimento do sector da saúde e das necessidades da sociedade e mantendo uma utilização flexível, racional e eficaz dos recursos no sentido de que, a par de a população de Macau poder usufruir cuidados de saúde de ainda melhor qualidade e uma melhor protecção da saúde física e mental, sejam promovidas as cooperações e o desenvolvimento simultâneo das instituições médicas governamentais, sem fins lucrativos e privados, de tal maneira que contribuam para a consolidação e a optimização do Sistema de Saúde de Macau.

19 de Março de 2007.

O Director dos Serviços de Saúde, *Koi Kuok Ieng*.

19. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Leong Heng Teng, datada de 27 de Dezembro de 2006, e o respectivo Despacho n.º 179/III/2007.

DESPACHO N.º 179/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Leong Heng Teng em 27 de Dezembro de 2006.

11 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente)

(Tradução)

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Deputado à Assembleia Legislativa, Senhor Leong Heng Teng

Em cumprimento do despacho de Sua Ex.ª o Chefe do Executivo e tendo em consideração os pareceres da Polícia Judiciária e dos Serviços de Saúde, formulo a seguinte resposta à interpelação escrita apresentada em 27 de Dezembro de 2006, pelo Sr. Leong Heng Teng, enviada a coberto do ofício n.º 01296/GSG/SAAL/2006 da Assembleia Legislativa:

1. Os Serviços de Saúde têm vindo a preocupar-se com a situação da transmissão da SIDA, assim desde 1992, têm vindo a efectuar periodicamente testes serológicos de anticorpos aos trabalhadores não residentes que trabalham em estabelecimentos de diversões, de modo a assegurar a sua saúde, bem como reforçar os seus conhecimentos sobre a saúde. Além disso, a partir de 2002, com a cooperação da Divisão de Tratamento e Reinserção Social do IAS, os SS têm efectuado testes serológicos de anticorpos do vírus da SIDA aos toxicodependentes em tratamentos naquela Divisão, reforçando a fiscalização e gestão do vírus da SIDA contaminados pelos consumidores de drogas, de modo a diminuir a transmissão do vírus da SIDA por vias de seringas comuns.

Para além da realização de testes serológicas de anticorpos aos doentes que são transferidos após observação clínica, aos grupos de indivíduos especiais (nomeadamente doadores de sangue, grávidas, suspeitos de estarem afectados com o vírus de tuberculose pulmonar, reclusos, consumidores de droga por injecção, trabalhadores não residentes que trabalham em estabelecimentos de diversões), procedem à fiscalização e controlo da situação da SIDA na população em geral, bem como à classificação e sequenciação dos tipos de anticorpos anti-VIH com o objectivo de localizar ainda melhor os portadores de vírus da SIDA.

Para reforçar o conhecimento dos cidadãos sobre a SIDA, no sentido de determinar eficazes medidas de prevenção e controlar o alastramento da SIDA, os SS também prestam serviços de informação e de sensibilização sobre a SIDA, incluindo o estabelecimento de uma linha própria para consulta sobre esta doença e a organização de palestras de sensibilização sobre as formas de prevenção da SIDA periodicamente junto de alguns estabelecimentos de ensino, colocação de informação sobre a situação da SIDA em Macau e a respectiva estatística trimestral no *website* dos SS, divulgando-a ao público e informando os cidadãos, de modo a reforçar a preocupação e os conhecimentos sobre a prevenção da SIDA na sociedade.

2. Os SS promoveram activamente a implementação da Comissão de Lula Contra a SIDA, esperando que, através da cooperação conjuntamente com o Governo e organizações cívicas, possam impedir que a doença VIH/SIDA se alastre rapidamente aos residentes de Macau.

De acordo com as competências e responsabilidades dos SS, tendo em conta a situação da infecção de VIH nos residentes locais através de forasteiros, a Comissão de Luta Contra a SIDA já efectuou uma série de trabalhos específicos, designadamente:

• Constituição da Equipa de Projecto de Auxílio e Vigilância aos Trabalhadores do Sexo, para planificar e promover as medidas de prevenção e controlo das actividades do comércio do sexo em Macau que podem provocar a propagação da SIDA;

• Contactos com associações não governamentais de Macau cujos destinatários são trabalhadores do sexo, organizar palestras gratuitas sobre SIDA e doenças contagiosas, assegurando que os correctos conhecimentos sejam transmitidos ao pessoal que não trabalha em estabelecimentos de diversões.

• Elaboração dc cartazes e produtos de promoção destinados a trabalhadores do sexo e seus clientes, consumidores de drogas, e cidadãos comuns para dar a conhecer a utilização correcta do preservativo e a não utilização de seringas comuns, que serão colocadas e divulgadas nos diversos estabelecimentos médicos, nas associações comunitárias, nos centros de juventude, nas organizações cívicas e nos institutos de ensino superior;

• Divulgação nos Centros de Saúde de filmes de prevenção da SIDA destinados aos idosos.

Além disso, a Comissão de Luta Contra a SIDA está a estudar o desenvolvimento dos seguintes trabalhos:

• Investigar e estudar sobre o comportamento dos trabalhadores do sexo que não trabalham nos estabelecimentos de diversões de Macau; avaliação do risco de transmissão da SIDA resultante das actividades comerciais relacionadas

com sexo em Macau que contribui para fundamentar a elaboração no futuro das respectivas medidas destinadas aos grupos de risco;

• Manter contactos e cooperação com as associações não governamentais em Macau cujos destinatários são trabalhadores do sexo, prestando-lhes apoio necessário;

• Elaborar folhetos de promoção (incluindo em línguas estrangeiras) destinados aos trabalhadores do sexo e seus clientes;

• Elaborar e divulgar publicidade de promoção sobre o sexo na rádio e televisão;

• Elaborar discos compactos, dando a conhecer informações básicas sobre a doença da SIDA, que servem para a divulgação e o ensino nos diversos estabelecimentos médicos, associações comunitárias e centros de juventude;

• Investigar sobre a situação de distribuição de preservativos nos hotéis, e tentar divulgar conhecimentos sobre a prevenção da SIDA aos clientes dos hotéis;

• Estudar a colocação de publicidade/cartazes permanentes sobre a prevenção da SIDA nas zonas específicas.

3. Tendo em conta um aumento súbito de toxicodependentes afectados pela SIDA em 2004 em Macau, o IAS adoptou uma série de medidas, de modo a impedir a transmissão da doença, com predominância para os trabalhos seguintes:

• Prestação de consulta psicológica, apoio com medicamentos, cuidados de saúde e encaminhamento para outras instituições, apoio urgente aos toxicodependentes afectados pela SIDA, e acompanhamento por profissionais;

• Aumento de exames de saúde e localização dos doentes que recorrem à consulta para reforçar os trabalhos de sensibilização sobre a prevenção e medidas de higiene relacionadas com a SIDA e outras doenças contagiosas aos doentes, suas famílias e amigos, fornecendo preservativos gratuitos e manual de protecção, com vista a descobrir pessoas afectadas, o mais cedo possível, e prestar apoio e orientação imediatos;

• Intensificação do fornecimento de Buprenorphine para a manutenção de tratamento, começou a introduzir, em Outubro de 2005, o Methadone como forma de manutenção de tratamento, após a experiência clínica e avaliação durante um ano, o qual produziu efeitos eficazes, tendo diminuído a necessidade de droga dos toxicodependentes e reduzido o risco de utilização de seringas, bem como baixado o número de actividades criminosas inerentes ao vício de droga;

• Intensificar acções de formação de tratamento clínico junto das organizações cívicas. Fortificar conhecimentos sobre a prevenção da SIDA e técnicas sobre o tratamento de casos da SIDA. Através do apoio prestado no desenvolvimento do serviço extensivo ao exterior organizado pelos institutos de tratamento de toxicodependência, promover os trabalhos de sensibilização sobre a prevenção e diminuição de prejuízos na comunidade. Distribuição e colagem de cartazes e folhetos de promoção; contactar e orientar os toxicodependentes encontrados nas ruas a aceitar o serviço de acabar com a toxicodependência e as formas de prevenção. Promover, de forma contínua, o “plano de recolha de seringas abandonadas”, dispor de equipa de voluntários e linha própria para a recolha de seringas abandonadas, intensificar a manutenção de segurança e higiene ambiental na comunidade, através do qual, foram recolhidas cerca de mil seringas usadas nos jardins e nas escadas dos prédios.

Através da execução de uma série de medidas, registou-se um abrandamento do número de casos de infecção da SIDA por parte dos toxicodependentes, tendo ultrapassado de 18 casos em 2004, para 10 em 2005 e 8 em 2006, sinal de que a situação de infecção e transmissão da SIDA por parte dos toxicodependentes está sob controlo. Para continuar a fiscalizar, controlar e prevenir a SIDA, o horário de consulta externa do IAS será prolongado a partir de meados de 2007, em consonância com a promoção do serviço de tratamento com a administração de Methandone, desenvolver-se-ão os trabalhos de sensibilização da SIDA e o respectivo acompanhamento, estudo sobre a criação do serviço de consulta de desintoxicação na zona norte, com vista a facilitar e encorajar mais toxicodependentes a submeter tratamentos de toxicodependência, diminuindo os prejuízos e encargos resultantes da droga para as famílias e a sociedade.

Em relação ao dados sobre o número de toxicodependentes, existem dificuldades na obtenção de dados exactos devido à característica de mobilidade dos toxicodependentes, além disso, o tratamento da toxicodependência em Macau depende da vontade dos toxicodependentes. O IAS tem efectuado periodicamente estatísticas e análise de dados sobre o abuso de drogas que são divulgados através de relatórios sobre a proibição de estupefacientes, revistas e *homepage de Antidrugs.* Actualmente, os dados de que o IAS dispõe sobre o número de abusadores de drogas são provenientes do Centro de Apoio a toxicodependentes e de instituições particulares dedicadas à desintoxicação, do Estabelecimento Prisional, mediante os casos de reclusos toxicodependentes, bem como através de fotocópias de sentenças de casos de abuso e tráfico de estupefacientes apresentadas por tribunais. O IAS está a planear um sistema informático para o registo central do número de abusadores de drogas, com o objectivo de continuar a ampliar e aperfeiçoar o mecanismo de recolha de dados, para que os dados e a tendência real do abuso de drogas sejam verdadeiramente evidenciados.

Quanto ao estudo sobre o abuso de drogas, o IAS já efectuou, em 2003, um estudo e uma avaliação sobre o número de consumidores de droga em Macau, tendo concluído o Relatório sobre a Investigação da Situação Geral do Problema Relativo ao Abuso de Drogas e a Avaliação do Traba-

lho de Tratamento e Reabilitação da Toxicodependência em Macau, estima-se que existem cerca de 3700 consumidores de heroína. No mesmo ano, concluiu-se um estudo de investigação sobre o abuso de drogas por parte de jovens, dentro dos 6902 alunos provenientes, respectivamente, do ensino secundário, ensino superior e jovens das ruas, 283 revelaram que tinham consumido drogas, atingindo 4,1 %. Em 2006, também se efectuou uma investigação sobre o abuso de drogas por parte de jovens, cujo resultado estará concluído em breve, o que vai contribuir para conhecer a tendência actual sobre o abuso de droga e servirá de referência importante para a elaboração de estratégias no âmbito da prevenção da toxicodependência.

Nos últimos anos, o IAS tem intensificado contactos e cooperação com associações que dispõem de serviços extensivos ao exterior dedicados aos jovens, para reforçar serviços de correcção e prevenção de abuso de droga por parte de jovens, dando apoio financeiro para o "plano de serviços extensivos ao exterior aos jovens que abusam de drogas". Os assistentes sociais do serviço extensivo ao exterior deslocam-se à noite, por iniciativa própria, aos estabelecimentos de risco, designadamente discotecas, *karaokes*, bares, *cyber* café e campos de futebol, contactando e encorajando os jovens a submeterem tratamento de desintoxicação e apresentando a respectiva orientação.

4. As autoridades de segurança têm, desde sempre, dado importância aos trabalhos de prevenção e ao combate da criminalidade relacionada com drogas e simultaneamente, aos problemas sociais resultantes desse tipo de criminalidade. Assim, para além dos trabalhos de prevenção e investigação normal face à criminalidade relacionada com drogas, efectuam também operações periódicas e propositadas em diversas zonas para confirmar a identificação dos consumidores de drogas, que por um lado, sendo um procedimento necessário da investigação, por outro, torna-se ainda num apoio necessário, com vista a garantir a segurança social e prevenir a propagação do vício da droga.

No âmbito do combate à droga através da cooperação externa, as autoridades policiais de Macau e os Serviços de Alfândega mantêm uma estreita cooperação com as respectivas autoridades policiais do Interior da China, Hong Kong e países ou regiões vizinhas para combater a criminalidade transfronteiriça sobre o tráfico da droga, através da troca de informações e operação conjunta. Em 6 de Janeiro de 2005, a Polícia Judiciária e o Departamento de Segurança Pública da Província de Guangdong assinaram o "Acordo de Cooperação, entre as Subunidades de Combate à droga das Polícias da Província de Guangdong e de Macau, para a Entrega em Macau de Indivíduos aqui Residentes, consumidores de Estupefacientes, Detidos na Província de Guangdong", de acordo com o qual, 39 consumidores de droga, residentes de Macau, foram entregues à Polícia Judiciária pelas autoridades policiais da Província de Guangdong, respectivamente em 25 de Janeiro e 24 de Junho de 2005, e o desenvolvimento deste trabalho teve um impacto muito positivo na prevenção dos residentes que se deslocam à China para consumirem drogas.

Contudo, as medidas de prevenção e combate à criminalidade de drogas são limitadas por motivo das respectivas disposições legais, assim, os trabalhos de elaboração e revisão da respectiva legislação têm vindo a desenvolver-se de acordo com o seu planeado, de modo a satisfazer as necessidades relacionadas com a droga no âmbito da prevenção e combate à criminalidade de droga.

A Secretária para a Administração e Justiça, *Florinda da Rosa Silva Chan*.

Intérprete-tradutora: *Chan Sin Ha*

Revisora: *Femanda de Almeida Ferreira*

---

20. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Chan Meng Kam, datada de 26 de Setembro de 2006, e o respectivo Despacho n.º 180/III/2007.

DESPACHO N.º 180/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam em 26 de Setembro de 2006.

11 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Deputado à Assembleia Legislativa, Senhor Chan Meng Kam

Em cumprimento do despacho de Sua Ex.ª o Chefe do Executivo e tendo em consideração os pareceres do Gabinete do Secretário para a Economia e Finanças e do Instituto de Acção Social, formulo a seguinte resposta à interpelação escrita aprescntada em 26 de Setembro de 2006, pelo Sr. Chan Meng Kam, enviada a coberto do ofício n.º 487/E356/ /III/GPAL/2006 da Assembleia Legislativa:

1. Macau possui um sistema económico aberto que goza de alta liberdade, sendo as orientações do mercado o modelo principal para o desenvolvimento da sua economia. O papel do Governo consiste principalmente em criar um ambiente propício para os negócios e manter a ordem do mercado de Macau. A criação de profissões referida na interpelação consegue-se através do aperfeiçoamento do ambiente de co-

mércio, designadamente o sistema tributário, relacionamento entre trabalhadores e empregadores, mercado financeiro, produtividade com segurança, regulamentação dos vários sectores, informações sobre o comércio, formação profissional ... etc., para que os diversos sectores e as diferentes carreiras possam desenvolver-se conjuntamente num ambiente com competitividade justa e adequada, criando riqueza na sociedade. Desde que existam necessidades reais no mercado, a Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais, o Centro de Produtividade e Transferência de Tecnologia de Macau e outras entidades de formação empenhar-se-ão, da melhor forma proporcionando formação profissional, avaliação das capacidades técnicas e apresentação de empregos, apoio aos trabalhadores na procura de emprego, reconversão profissional, no sentido de melhorar o nível de vida dos trabalhadores.

2. Na elaboração e promoção de estratégias do âmbito de acção social, o Governo da RAEM tem vindo a defender a filosofia de "ter por base a população", preocupando-se e apoiando as classes mais desfavorecidas e com mais dificuldades, fornecendo uma rede de segurança aos necessitados, garantindo-lhes um apoio em vários aspectos básicos da vida, nomeadamente satisfazendo as necessidades básicas na educação, assistência médica e habitação.

De acordo com o regime de acção social actual, o Governo da RAEM, assegura as garantias dos aspectos básicos da vida aos indivíduos e às famílias com mais carências através da atribuição de subsídios regularmente. Simultaneamente, atribui também subsídios pontuais de acordo com as necessidades provisórias ou urgentes destinados aos beneficiários de subsídios normais ou àqueles que se encontram no limiar da pobreza.

Em relação aos beneficiários que estão desempregados e em virtude de alterações sociais ou por motivos pessoais, o Instituto de Acção Social dispõe do Plano de Incentivos aos Desempregados e do Plano de Serviços rumo à Vida Optimista que com o apoio e a cooperação da DSAL e outras organizações cívicas, tem vindo a prestar diversos serviços no domínio da procura de emprego para essas pessoas, através de medidas que passam pela atribuição de subsídios com efeito de estímulo, de modo a elevar as suas capacidades de trabalho e autoconfiança, para que possam deixar a vida da pobreza.

Para além das garantias dos aspectos básicos da vida, o Governo da RAEM decidiu, no âmbito da educação, prolongar o ensino gratuito até o ensino secundário geral. A partir do ano lectivo de 2007/2008, os alunos residentes de Macau poderão gozar de benefícios de um ensino gratuito de 15 anos que abrange desde o ensino infantil até o ensino secundário geral. E simultaneamente, o Governo da RAEM aumentou o subsídio de propina para os estabelecimentos de ensino que ainda não aderiram à rede de ensino gratuito e, foram também fixados subsídios de propina e de materiais para os alunos que se encontram em situação económica difícil.

Na área da assistência médica, os cidadãos da RAEM podem gozar de assistência médica básica e cuidados de saúde junto dos Centro de Saúde espalhados em diversas zonas. Os cidadãos, em geral, também têm direito a 30% de desconto relativo a taxa de consulta de especialidade no Hospital de S. Januário, os indivíduos com dificuldades económicas e aqueles que necessitam de cuidados de consultas de especialidade por diversos motivos especiais também podem requcrcr consultas de especialidade gratuita de acordo com a respectiva legislação.

Na área da habitação, o Governo da RAEM está a preparar-se para construir e aumentar o número de habitações sociais de acordo com as necessidades reais da sociedade, para fornecer mais habitação pública com renda baixa às classes mais desfavorecidas e aos indivíduos com mais carências, assegurando-lhes condições básicas ao nível da habitação.

O Governo da RAEM está empenhado em resolver o problema da pobreza dos indivíduos de meia idade e com poucas habilitações, criando-lhes oportunidades de emprego, aperfeiçoando o ambiente económico global, reforçando as condições de emprego para esse tipo de desempregados de modo que possam reintegrar-se no mercado laboral e por seguinte melhorar a vida económica familiar. Quanto ao problema da pobreza, o mais importante é impedir que a pobreza passe de uma geração para as seguintes. As estratégias do Governo da RAEM são muito claras, através das estratégias de ensino gratuito e das medidas de acção social, garantir às crianças da nova geração oportunidades de educação. Assim, criam-se condições básicas para que as famílias com dificuldades económicas possam livrar-se da pobreza futuramente, evitando permanecer no maligno ciclo da pobreza que passe de uma geração para as seguintes.

O Governo da RAEM acredita que com as estratégias referidas pode atenuar o impacto resultante do célere desenvolvimento económico que está a afectar as classes mais desfavorecidas, assegurando-lhes a qualidade nos aspectos básicos da vida. À medida que a economia se desenvolve, a qualidade de vida dos cidadãos, em geral, também elevar-se-á de modo gradual.

É de salientar que as associações cívicas desempenham um papel importante na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. A longo dos anos, através da cooperação entre o Governo da RAEM e as associações cívicas, foi implementado um sistema de serviços sociais diversificados que abrangendo ensino, assistência médica, cultura, acção social ... etc., tem vindo a promover a educação cívica, as actividades de ajuda e entendimento mútuo e harmonia social criando condições favoráveis para a elevação da qualidade de vida dos cidadãos em geral. O Governo da RAEM vai continuar a aproveitar a força das associações cívicas para estabelecer uma rede de serviços comunitários, ajudando os desfavorecidos a reintegrar-se na sociedade e a compartilhar o fruto do desenvolvimento da economia.

3 de Abril de 2007.

A Secretária para a Administração e Justiça, *Florinda da Rosa Silva Chan.*

Intérprete-tradutora: *Chan Sin Ha*

Revisora: *Femanda de Almeida Ferreira*

---

21. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa, datado de 11 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 181/III/2007.

DESPACHO N.º 181/111/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 11 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

11 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Os Centros de Saúde, que compõem a rede de cuidados de saúde primários criada pelas autoridades de saúde em 1985, têm por missão prestar os cuidados primários mais elementares aos residentes, encaminhando-os, em caso de necessidade, para o hospital, para o respectivo acompanhamento especializado.

Ao contrário dos restantes Centros de Saúde, o Centro de Saúde da Taipa funciona durante a noite, provavelmente porque na altura não existia nas Ilhas qualquer instituição médica para responder, durante 24 horas, às necessidades dos residentes. Só que entre as 20 e as 8 horas esse centro conta apenas com um enfermeiro e dois seguranças, e com um médico que só é chamado caso seja necessária a sua intervenção. Como faltam aparelhos e equipamentos de apoio ao diagnóstico, quando os sintomas são relativamente complexos os doentes são encaminhados para o Centro Hospitalar Conde de S. Januário, situação que tem sido alvo de queixas tanto dos residentes como do pessoal médico. Isto põe em causa não só o funcionamento nocturno do centro para urgências como o tratamento atempado dos doentes, para além de gerar atritos ou até mesmo conflitos entre o pessoal de enfermagem e os residentes que, por não conhecerem o sistema, acabam por se exaltar quando são informados de que têm de aguardar pela chegada do médico.

Segundo os "Resultados Preliminares dos Intercensos 2006", com a conclusão sucessiva de edifícios habitacionais, a população residente da Taipa cresceu de 9,6% nos Censos 2001 para 12,6% nos Intercensos 2006, atingindo as 63 mil pessoas. Se bem que exista actualmente na Taipa uma instituição médica privada, a verdade é que com o aumento da população residente, aliado ao facto de estarem prestes a entrar em funcionamento vários empreendimentos ligados ao turismo e ao jogo, prevê-se que a procura por serviços médicos venha a aumentar. Por isso, os serviços competentes têm de rever e melhorar os serviços prestados por aquele Centro.

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Segundo os planos das autoridades, o Centro de Saúde da Taipa tem por missão prestar cuidados de saúde primários e durante a noite serviços de urgência. Qual é a actual situação sobre a utilização desses dois tipos de serviços? Será que corresponde aos objectivos previstos? Será que necessita de uma reavaliação para se introduzirem as necessárias melhorias?

2. Durante a noite, o Centro de Saúde da Taipa dispõe apenas de um enfermeiro, de dois seguranças e de um médico, que só é chamado em caso de necessidade. Para além disso faltam equipamentos e aparelhos de diagnóstico, por isso, quando os sintomas são relativamente complexos os doentes são encaminhados para o Hospital Conde de S. Januário. Trata-se duma situação de falta de aproveitamento das potencialidades do Centro de Saúde da Taipa, subjacentes à sua criação. Para optimizar e dinamizar o desenvolvimento da rede de saúde pública, como é que as autoridades vão melhorar a situação, de forma a assegurar que os serviços médicos prestados, durante a noite, pelo Centro de Saúde da Taipa sejam mais eficientes?

3. Face ao desenvolvimento e crescimento populacional, as autoridades vão avaliar as necessidades dos residentes das Ilhas no âmbito dos serviços médicos? De que planos dispõe a Administração para assegurar aos residentes das Ilhas o acesso a serviços médicos mais eficientes?

11 de Abril de 2007.

A Deputada, *Leong Iok Wa*.

---

22. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado José Pereira Coutinho, datado de 10 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 182/III/2007.

DESPACHO N.º 182/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 10 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado José Pereira Coutinho. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de

Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

11 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Foi há dias publicado o novo Estatuto de Pessoal da Empresa Pública de Teledifusão de Macau, que regula as carreiras, categorias, níveis profissionais e remuneração dos trabalhadores da empresa, estando expressamente prevista a sua data de entrada em vigor – 1 de Abril de 2007.

A TDM é uma instituição de difusão e de capitais exclusivamente públicos que utiliza anualmente grande montante do erário público, por isso, a minha opinião é que deve esclarecer a sociedade quanto a quaisquer grandes mudanças. Aliás, como a natureza das actividades desenvolvidas pela TDM está ligada a importantes funções sociais como a fiscalização da imprensa, circulação de informações, formação e valorização cultural, as autoridades competentes devem, tomando como referência as experiências das regiões vizinhas, assumir a responsabilidade de emitir as instruções necessárias para a elaboração do referido Estatuto, bem como a obrigação de consultar e esclarecer a sociedade, sobretudo a Assembleia Legislativa da RAEM.

Acredita-se que a publicação do referido estatuto vise a permanência dos trabalhadores na empresa, por forma a evitar grandes perdas de pessoal e elevar o seu moral e iniciativa, sobretudo resolver a grande perda de pessoal que se tem recentemente verificado. Os salários dos trabalhadores das categorias média e baixa são relativamente baixos, daí a convicção de que a maioria dos residentes de Macau esteja de acordo com uma actualização remuneratória razoável. Porém, após a leitura do recém-divulgado estatuto, verificam-se imperfeições, a par de alguma preocupação. Por exemplo, não estão expressamente consagrados nem a remuneração para os cargos de direcção nem os subsídios pelo desempenho de tais funções, embora esteja expressa a falta de critérios, através da utilização da expressão "conforme o caso concreto".

Consta que tanto a publicação como a implementação do estatuto já provocaram inquietação entre muitos trabalhadores da empresa. Considerando como grande pressuposto o interesse social, espero que os legítimos direitos e interesses dos trabalhadores possam ser objecto de ponderação por parte das autoridades competentes, e que a questão seja resolvida de forma adequada e justa. O espírito dos trabalhadores da TDM e sobretudo o seu respeito e amor pela sua profissão e por Macau merecem o nosso respeito.

Dada a própria natureza da TDM, o desrespeito pelas solicitações justas dos trabalhadores só vai resultar em prejuízos para o Governo e para os cidadãos da RAEM. Apesar de o Governo poder fiscalizar porque está já representado através do seu delegado no Conselho de Administração, os trabalhadores não tiveram, até à data, oportunidade para dialogar com a empresa sobre as grandes mudanças no regime de pessoal nem para apresentar as suas solicitações justas. Por outro lado, também a sociedade tem pouco conhecimento do que se passa, o que evidencia a necessidade de se aumentar a transparência no âmbito da fiscalização exercida pelo Governo.

Assim sendo, apresento as seguintes questões à Administração:

1. No processo de elaboração do referido Estatuto, que papel desempenhou o Governo da RAEM, enquanto sócio único da TDM? Que objectivos finais é que o Governo pretende atingir? Qual é a atitude do Governo em relação ao referido Estatuto?

2. Sendo a TDM uma concessionária de capitais exclusivamente públicos, o Governo vai ponderar sobre a possibilidade de submeter à discussão da AL tanto o orçamento como quaisquer grandes mudanças a efectuar na empresa?

3. Para garantir o saudável desenvolvimento das actividades da TDM, vai o Governo incentivar os gestores da empresa a intervirem, sobretudo para acalmar a sensação de insegurança entretanto surgida com a implementação do novo regime, bem como para assegurar, de forma justa e imparcial, os legítimos direitos e interesses dos trabalhadores da TDM?

10 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *José Maria Pereira Coutinho.*

---

23. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Leong On Kei, datado de 11 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 183/III/2007.

DESPACHO N.º 183/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 11 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Leong On Kei. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

11 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

A economia de Macau tem vindo a desenvolver-se de forma sustentada nos últimos anos, o número de turistas regista aumentos anualmente, demonstrando que os sectores do jogo e do turismo entraram já em fase de rápido desenvolvimento. Segundo os dados da Direcção da Inspecção e Coordenação de Jogos, até ao 4.º trimestre de 2006 existiam em Macau 24 casinos, 2.762 mesas de jogo e mais de 30 mil trabalhadores no sector de jogo. Segundo as previsões dum académico, tendo em conta a abertura de mais casinos nos próximos anos, até finais de 2009 o número de trabalhadores do sector do jogo vai atingir os 75 mil, dos quais 50 mil serão *croupiers*. O jogo vai ser o sector de Macau com maior crescimento ao nível do número de trabalhadores, nos próximos dois anos. Devido à falta de recursos humanos, as empresas do sector do jogo estão a oferecer salários mais elevados, o que leva muitos residentes a quererem trabalhar no sector, verificando-se, consequentemente, cada vez mais vagas noutros sectores, por exemplo no sector da hotelaria, que registou saídas de trabalhadores na ordem dos 35%. Na opinião de alguns peritos e académicos, o Conselho de Desenvolvimento de Recursos Humanos deve envidar mais esforços no estudo sobre o ajustamento da política de importação de mão-de-obra.

Com o objectivo de satisfazer as enormes necessidades do sector do jogo, bem como as de outros, na procura de recursos humanos, vai o Governo ajustar a política de importação de mão-de-obra? Atendendo à falta de recursos humanos que se faz sentir, como é que o Governo vai ajudar as PME?

Assim, gostaria de apresentar as seguintes questões ao Governo:

1) O Governo vai ajustar a política de importação de mão-de-obra, por forma a satisfazer a grande procura de mão-de-obra que se vai fazer sentir a curto prazo, nomeadamente no sector do jogo? Em caso afirmativo, como vai ser esse ajustamento?

2) De que medidas dispõe o Governo para proteger os interesses dos trabalhadores locais, aperfeiçoar e elevar a qualidade dos mesmos e evitar a importação de mais trabalhadores não residentes?

3) O Conselho de Desenvolvimento de Recursos Humanos procedeu a algum estudo sobre a protecção dos interesses dos trabalhadores locais? Em caso afirmativo, auscultou as opiniões da população e dos sectores acima referidos, no sentido de tornar a política de recursos humanos mais científica e justa? Quando vai ser publicado o relatório desse estudo?

11 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa, *Leong On Kei*.

---

24. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San, datada de 19 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 184/III/2007.

DESPACHO N.º 184/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Au Kam San em 19 de Janeiro de 2007.

12 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta à interpelação, por escrito, apresentada pelo Sr. Au Kam San, Deputado da Assembleia Legislativa

Em cumprimento da orientação de Sua Excelência o Chefe do Executivo, vem a signatária responder à interpelação escrita, apresentada pelo Sr. Au Kam San, Deputado da Assembleia Legislativa e transmitida ao IACM a coberto do Ofício n.º 038/E31/III/GPAL/2007, da Assembleia Legislativa:

1. A maior parte dos produtos frescos importados por Macau provêm do Interior da China. Os custos estabelecidos pelo Mercado Abastecedor dependem de vários factores, como a distância do local de produção, despesas de transporte, diferentes classes do mesmo produto, etc. Além disso, os preços que recaem sobre os produtos para a venda a retalho, reflectem também os salários pagos aos trabalhadores, rendas e outros factores ambientais. Caso se explore o negócio de produtos perecíveis, há que atender às influências climáticas e estacionais, de armazenamento, etc. As diferenças económicas que se verificavam entre os dois territórios no passado, como a taxa de câmbio, a unidade de peso, a renda das lojas e as despesas de trabalho, levaram a que os preços de produtos do Interior da China e de Macau mantivessem uma natural variação. Nos anos mais recentes, a economia de Macau acelerou, mercê das indústrias do jogo e turismo e, por isso mesmo, o aumento de despesas com o trabalho e exploração tem sido uma constante.

2. De acordo com a prática internacional, o regime de um viveiro, registado para exportação, integra-se no conceito duma fiscalização alimentar rigorosa e visa intencionalmente

satisfazer as exigências dos territórios que importam alimentos de um país exportador. Estas exigências constituem requisitos de que a saúde e higiene não dispensam no campo desse tipo de alimentos. Para que um viveiro possa ser registado, tendo em vista a exportação de seus produtos, deve ele corresponder aos requisitos de uma produção higiénica que hajam sido determinados pelos dois territórios – exportador e importador. Este regime que a China implementou para Hong Kong e Macau, tem em vista garantir a segurança alimentar dos cidadãos das duas Regiões Administrativas Especiais. O investidor pode estabelecer, de acordo com as normas para o efeito determinadas pela China, uma base produtiva que reúna e cumpra os requisitos higiénicos. Quanto às firmas de importação de produtos frescos para Macau, podem elas adquiri-los a viveiros registados e com a situação regularizada para exportação. A lista de viveiros varia de acordo com as eventuais alterações das condições de produção higiénica ou com a introdução de novos viveiros de produção. O respectivo regime é sempre determinado pela Administração Geral de Supervisão, Inspecção e Quarentena de Qualidade da RPC e o potencial interessado nele pode inscrever-se através da Administração de Certificação e Acreditação da RPC. Em suma, este regime foi criado para garantir a segurança alimentar e qualquer investidor pode requerer a sua inscrição. Caso reúna os requisitos necessários, pode, de imediato, produzir e exportar produtos, não estando sujeito a qualquer regime de "quotas" ou de "patentes".

3. O Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais não descura o dever de fiscalizar o funcionamento do Mercado Abastecedor, de estimular o aumento da importação de produtos com origem em novas fontes e de criar um ambiente competitivo de justiça e aberto. Com vista a imprimir uma maior transparência, os cidadãos podem consultar, já desde 2006, os preços de vegetais praticados no Mercado Abastecedor e anunciados pelas firmas de venda por grosso e ainda os preços de venda ao público de produtos nos diversos mercados na página de *internet* do IACM.

Macau, aos 4 de Abril de 2007.

A Presidente do Conselho de Administração, substituta, *Cheung So Mui Cecília.*

---

25. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado José Pereira Coutinho, datada de 26 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 185/III/2007.

DESPACHO N.º 185/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado José Maria Pereira Coutinho em 26 de Janeiro de 2007.

12 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta à interpelaçio, por escrito, apresentada por José Pereira Coutinho, Deputado da Assembleia Legislativa

Em cumprimento da orientação de Sua Excelência o Chefe do Executivo, vem a signatária responder à interpelação escrita, apresentada por José Pereira Coutinho, Deputado da Assembleia Legislativa, em 26 de Janeiro de 2007, e transmitida ao IACM a coberto do Ofício n.º 053/E43/III/ /GPAL/2007, da Assembleia Legislativa:

A Associação do Santo Niño de Cebu em Macau requereu, no dia 12 de Dezembro de 2006, junto do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, autorização para realizar uma das suas actividades, entre 20 e 21 de Janeiro de 2007, no Largo do Carmo e no anfiteatro da Avenida da Praia, Taipa. No período em que tratou e acompanhou o pedido (entre 12 de Dezembro de 2006 e princípios de Fevereiro de 2007), o pessoal do IACM manteve com esta Associação um permanente contacto e prestou-lhe todo o apoio, incluindo a realização de vários encontros e a comunicação via telefone.

Tendo em conta o número crescente de turistas, o facto de aqueles locais serem pontos turísticos muito frequentados, e, ainda, o que se verificou, em 2006, durante a realização de actividades similares, se as actividades continuassem a ter lugar nos referidos locais, era bem possível que elas se cruzassem ou influenciassem outras actividades, transeuntes, visitantes e trânsito. Para evitar a ocorrência dum incidente desagradável, o nosso pessoal, atentas a envergadura das actividades, as características dos espaços e a latente falta de coordenação entre uns aos outros, prestou à Associação, nos finais de Dezembro de 2006, os esclarecimentos que lhe cabia propiciar, tendo-lhe então proposto a alteração do local para a realização dessa actividade. O esclarecimento e a proposta foram aceites pelo responsável da Associação. Na comunicação havida com o IACM, a Associação declarou que os participantes eram, previsivelmente, de mil. Considerada a questão de segurança dos participantes, foi cedido ainda, e a título excepcional, para além do espaço descoberto da Rua de Seng Tou junto do Jardim Cidade das Flores da Taipa (com uma área superior a 700 metros quadrados), o espaço descoberto da Rua de Coimbra junto do mesmo jardim (com uma área superior a 1000 metros quadrados), acrescido de equipamentos e cinco tendas de madeira, ou seja, tudo somado o espaço proporcionado para esta actividade da Associação ascendeu a mais de 1,800 metros quadrados. Localizando-se estes espaços nos dois lados do Jardim Cidade das Flores, houve em vista que o mesmo jardim pudesse servir de separador. O IACM criou todas as condições e proporcionou mais espaços precisamente para permitir que a Associação pudesse desenvolver uma coordenação adequada e efectuar

uma melhor organização, pois ao separar a grande enchente de participantes, mais fácil era evitar a ocorrência dum incidente desagradável.

O IACM continua a empenhar-se na rentabilização dos recursos públicos, facilitando sobretudo à comunidade ou às associações a realização de actividades de dimensões ou tipos diferentes, assim como a minimizar as eventuais influências que elas possam causar aos moradores da periferia dos locais em que tenham lugar. No futuro, é intenção do IACM, quando lhe sejam presentes os pedidos similares, tomar medidas ou formas de coordenação mais apropriadas, esclarecendo, por inciativa própria, as entidades que solicitem a cedência de espaços sobre as características e restrições dos espaços e experiências adquiridas em actividades similares, assim como prestar mais apoio ou proporcionar outras vias que possibilitem às entidades organizadoras pedir a cedência de espaços sob gestão de outras entidades.

Aos 4 de Abril de 2007.

A Presidente do Conselho de Administração, substituta, *Cheung So Mui Cecília.*

---

26. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Chan Meng Kam, datada de 29 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 186/III/2007.

DESPACHO N.º 186/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam em 29 de Janeiro de 2007.

12 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta à interpelação, por escrito, apresentada pelo Sr. Chan Meng Kam, Deputado da Assembleia Legislativa

Em cumprimento da orientação de Sua Excelência o Chefe do Executivo, vem a signatária responder à interpelação escrita, apresentada pelo Sr. Chan Meng Kam, Deputado da Assembleia Legislativa, em 29 de Janeiro de 2007, e transmitida ao IACM a coberto do Ofício n.º 056/E46/III//GPAL/2007, da Assembleia Legislativa:

1. Nestes últimos anos, o número de pessoas que requerem o exame de condução tem vindo a aumentar. De acordo com os dados do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, verificou-se que, no ano de 2004, o número de indivíduos que participaram nos diversos tipos de provas práticas de condução de veículos atingiu os 12906, 14857 em 2005, e 16179 em 2006. De acordo com estes dados o aumento foi de, em média, 12% ao ano, nos últimos 2 anos.

2. A marcação da data para o exame de condução é consoante a ordem de entrega do requerimento por parte do candidato. A data do exame é revelada logo após a recepção do requerimento em questão. Assim, caso o número de indivíduos que efectuem o requerimento para o exame aumente, a data de espera para o exame será do mesmo modo prolongada.

3. Relativamente à situação supramencionada, há mais de um ano que o Instituto tem feito esforços para aumentar a capacidade diária para fazer mais exames de condução e, ao mesmo tempo, tem recrutado mais examinadores. No entanto, visto que para desempenhar as funções de examinador os candidatos devem ter certas capacidades profissionais, o recrutamento dos candidatos apropriados não é tarefa fácil. O Instituto recrutou já um examinador de condução e continua a proceder aos trabalhos de recrutamento. Quando a situação da falta de examinadores de condução for resolvida, o tempo de espera para exames de condução será encurtado gradualmente.

4. Relativamente ao funcionamento do novo Centro de Aprendizagem e exame. Este novo local, em comparação com o antigo Centro, tem uma área superior em cerca de 40%. Foram melhoradas e aperfeiçoadas as diversas instalações de ensino e de prova, como também foram melhoradas as condições de segurança. Brevemente o IACM irá ampliar a área do Centro para proporcionar um maior espaço para a prática de condução.

Aos 4 de Abril de 2007.

Presidente do Conselho de Administração, substituta, *Cheung So Mui Cecília*.

---

27. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelos Deputados Chan Meng Kam e Ung Choi Kun, datado de 11 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 187/III/2007.

DESPACHO N.º 187/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 11 de Abril de 2007, apresentado pelos Deputados Chan Meng Kam e Ung Choi Kun. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

12 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Na RAEM, a matéria relacionada com a droga encontra-se regulada no Decreto-Lei n.º 5/91/M, de 28 de Janeiro (Titulo: Criminaliza actos de tráfico e consumo de estupefacientes e substâncias psicotrópicas e promove medidas de combate à toxicodependência – vide anexo). Algumas das disposições constantes do referido Decreto-Lei foram revogadas pelo Decreto-Lei n.º 86/99/M, de 22 de Novembro, e pela Lei n.º 1/1999, publicada em 20 de Dezembro de 1999. Posteriormente, foram introduzidos aditamentos às quatro tabelas anexas, através da Lei n.º 8/2003, de 30 de Junho, e da Lei n.º 11/2004, de 6 de Dezembro.

Nos termos do artigo 8.º do referido Decreto-Lei, o crime de tráfico de droga é punido com pena de **prisão de 8 a 12 anos** e multa de 5.000 a 700.000 patacas.

No entanto, talvez por uma questão de justiça, o legislador estabeleceu logo no artigo 9.º que, se os actos referidos no artigo 8.º tiverem por objecto quantidades diminutas, a pena será a de **prisão de 1 a 2 anos** e multa de 2.000 a 225.000 patacas.

Confrontando estes dois artigos, verifica-se que para um mesmo acto de tráfico de droga, a quantidade envolvida afecta directamente a moldura da pena aplicável. Para os agentes do crime em causa, é natural que se espere que a decisão do tribunal seja no sentido das quantidades serem diminutas, para assim se sujeitarem a uma pena mais leve. Além disso, como a pena de prisão neste caso não ultrapassa os 3 anos, estão reunidas condições para pedir a suspensão da pena.

O artigo 9.º do citado Decreto-Lei dispõe ainda:

> **"3. Quantidade diminuta** para efeitos do disposto neste artigo **é a que não excede o necessário para consumo individual durante três dias, reportando-se à quantidade total das substâncias ou preparados encontrados na disponibilidade do agente**.
>
> 4. Ouvidos os Serviços de Saúde, o Governador, mediante decreto-lei, poderá concretizar, para cada uma das substâncias e produtos mais correntes no tráfico, a quantidade diminuta. para efeitos do disposto no presente artigo.
>
> 5. A concretização a que se refere o número anterior será apreciada segundo as regras da experiência e a livre convicção da entidade competente."

"Quantidade diminuta é a que não excede o necessário para consumo individual durante três dias, reportando-se à quantidade total das substâncias ou preparados encontrados na disponibilidade do agente". Este conceito é impreciso, uma vez que as condições físicas diferem de pessoa para pessoa, assim como o grau de viciação, daí que a quantidade de cada substância ou preparado necessária para consumo individual durante três dias não seja igual para todos. Isto é, essa quantidade necessária pode variar de pessoa para pessoa.

Não obstante o estipulado no n.º 4 do artigo 9.º: "Ouvidos os Serviços de Saúde, o Governador, mediante decreto-lei, poderá concretizar, para cada uma das substâncias e produtos mais correntes no tráfico, a quantidade diminuta, para efeitos do disposto no presente artigo", ao longo de dezasseis anos desde a publicação, em 1991, do aludido Decreto-Lei, nem a outrora Administração Portuguesa nem o Governo da RAEM resolveu concretizar a referida "quantidade diminuta".

O n.º 5 do artigo 9.º dispõe que "a concretização a que se refere o número anterior será apreciada segundo as regras da experiência e a livre convicção da entidade competente". Lidar com a questão da droga exige alguns conhecimentos específicos em matérias ligadas às áreas da química e da saúde, e a entidade competente responsável pelo julgamento pode não dominar essas matérias. Face a esta limitação objectiva, é difícil tomar decisões acertadas e assim sendo, ao atribuir à entidade competente a apreciação "segundo as regras da experiência e a livre convicção" estar-se-á, em certa medida, a correr um grande risco.

Durante dezasseis anos de prática no domínio judicial (com repetidas discussões entre arguidos e o Ministério Público), os tribunais (o ex-Tribunal Superior, o Tribunal de 2.ª Instância e o Tribunal de Última Instância) apenas concretizaram a "quantidade diminuta" em relação a alguns tipos de droga mais vulgares, a saber: a) **Cannabis**: o consumo individual por dia não deve exceder 2,5 gramas, variando entre 6 a 8 gramas o valor considerado como quantidade diminuta de cannabis. (vide acórdãos do ex-Tribunal Superior, processos n.ºs 779 e 1068, de 21 de Janeiro de 1998 e 19 de Maio de 1999, respectivamente, e acórdão do Tribunal de Última Instância, processo n.º 14/2001, de 26 de Setembro de 2001); b) **Heroína**: o necessário para consumo individual por dia corresponde a 2 gramas, sendo 6 gramas o valor necessário para consumo durante três dias (vide acórdãos do ex-Tribunal Superior, processos n.ºs 952 e 688, de 13 de Janeiro de 1999 e 9 de Julho de 1997, respectivamente, acórdão do Tribunal de 2.ª Instância, processo n.º 93/2000, de 8 de Junho de 2000, e acórdão do Tribunal de Última Instância, processo n.º 8/2003, de 28 de Maio de 2003); c) **Metanfetamina** (ice): 6 gramas é a quantidade média para consumo individual durante três dias (vide acórdão do ex-Tribunal Superior, processo n.º 1073, de 2 de Junho de 1999); d) **Ketamina**: 1.000 miligramas (1 grama) é a quantidade líquida necessária para consumo individual durante três dias (vide acórdão do Tribunal de Última Instância, processo n.º 23/2002, de 5 de Março de 2003); e) **MDMA**: 300 miligramas é a quantidade líquida necessária para consumo individual durante três dias (vide acórdão do

Tribunal de Última Instância, processo n.º 28/2003, de 10 de Dezembro de 2003).

Para além das substâncias acima mencionadas, mais nenhuma outra viu a sua "quantidade diminuta" concretizada pelos tribunais.

Na realidade, para além do problema da "quantidade diminuta", que perturba os diferentes sujeitos dos processos penais, foram surgindo, com o evoluir dos tempos, vários problemas não contemplados pelo aludido Decreto-Lei, nomeadamente relacionados com as vias de tráfico e as formas de consumo de droga, e ainda diversos problemas ligados às drogas leves, que têm suscitado repetidas discussões acerca da moldura penal aplicável ao tráfico de drogas leves – se esta deve ser menos grave do que a aplicável ao tráfico de drogas duras, se na contagem da quantidade da droga se deve considerar apenas o peso líquido das substências controladas, etc.. Essas discussões em torno da quantidade e da qualidade da droga fazem lembrar as donas de casa a discutir os preços e a qualidade dos produtos com os vendedores do mercado. De facto, trata-se duma grande ironia em relação ao referido Decreto-Lei já desactualizado.

Em resumo, a inacção do Governo tem dificultado bastante a aplicação do referido diploma, quer no âmbito do sector judiciário quer jurídico, dando origem a conflitos entre os diversos sujeitos processuais (sobretudo entre arguidos e o Ministério Público), e pondo em causa a segurança e a certeza jurídicas e, inclusivamente, a justiça judicial. Têm daí decorrido, também, inúmeros recursos em várias instâncias, provocando prolongamento dos processos e desperdício de recursos públicos, o que se afigura desfavorável, tanto para os diferentes sujeitos processuais, como para o Governo e para toda a sociedade.

Face ao exposto, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Nos termos do n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 5/91/M, "quantidade diminuta é a que não excede o necessário para consumo individual durante três dias". Na prática, porém, a quantidade para consumo durante três dias difere de pessoa para pessoa, consoante as condições físicas e o grau de viciação. Perante uma norma tão genérica, como é fixada essa quantidade por parte de quem aplica a lei? É fixada caso a caso ou fixa-se um determinado valor, independentemente do caso em concreto?

2. Tendo em conta o n.º 4 do artigo 9.º do mesmo diploma, quando poderá o Chefe do Executivo (outrora Governador), depois de ouvidos os Serviços de Saúde, concretizar, mediante decreto-lei, a quantidade diminuta para as substâncias e produtos mais traficados? Ainda segundo o n.º 5 do mesmo artigo 9.º, "a concretização da quantidade" será apreciada segundo as regras da experiência e a livre convicção da entidade competente". Tal convicção, tão "flexível", não constituirá, em certa medida, uma lacuna da lei? Não deverão as normas legais ser concretas e explícitas?

3. O tráfico e o consumo de droga, grande flagelo da sociedade, devem ser severamente punidos, independentemente do tipo e quantidade envolvida. Estando o referido Decreto-Lei em vigor há já dezasseis anos, muitas das suas normas encontram-se desactualizadas, para além de se verificarem lacunas. Assim, ao longo dos anos, têm-se sucedido as discussões sobre a moldura penal nos sectores judiciário e jurídico – se a moldura penal aplicável ao tráfico de drogas leves deve ser menos grave do que a aplicável ao tráfico de drogas duras, se na contagem da quantidade de droga se deve considerar apenas o peso líquido das substâncias controladas, etc.. O combate ao tráfico e consumo de droga não deve, de modo algum, ser operado à semelhança do que acontece com as compras no mercado, onde são permitidas "negociações e descontos". É importante, pois, que exista uma lei rigorosa e explicita. Atendendo às imperfeições do Decreto-Lei em causa, pensa a Administração proceder à sua revisão?

11 de Abril de 2007.

Os Deputados à Assembleia Legislativa da RAEM, *Chan Meng Kam* e *Ung Choi Kun*.

---

28. Requerimento de interpelação oral sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang, datado de 12 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 189/III/2007.

DESPACHO N.º 189/III/2007

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), admito o requerimento de interpelação oral apresentado, ao abrigo do n.º 1 do mesmo artigo, pela Senhora Deputada Kwan Tsui Hang, enviando-se a todos os Senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

Assembleia Legislativa, aos 12 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Oral

A eficácia na exploração, gestão, planeamento e aproveitamento dos recursos de solos tem uma directa relação com o desenvolvimento socioeconómico e com os próprios interesses dos residentes.

Quanto às matérias que envolvem a exploração, a gestão, o planeamento e o aproveitamento dos terrenos, na actual estrutura administrativa compete ao Secretário para

os Transportes e Obras Públicas ordenar a utilização dos solos, enquanto que à Comissão de Terras, por si presidida e coordenada, compete coordenar todas as matérias relacionadas com a concessão e ocupação dos terrenos do domínio público, e à Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes apresentar propostas para a definição de políticas relacionadas com a gestão e aproveitamento dos solos.

Para além de alguns operadores do sector da construção e de entidades a ele ligadas, a verdade é que, para o público e para os novos investidores, é difícil o acesso, através de um meio fácil, às informações sobre os terrenos e o planeamento urbanístico previsto para uma determinada zona, sendo isto portanto razão para se levantarem dúvidas sobre certas concessões e alterações de finalidades. Sendo assim, como elevar o grau de transparência na gestão de solos e no processamento das concessões, por forma a que as decisões possam contar com a aceitação do público, é um facto que não pode, de forma alguma, descurar-se.

Tomemos como exemplo a Zona dos Aterros da Baía da Praia Grande. Afinal, quais são os terrenos titulados pela Administração e quais os titulados por entidades privadas? Quais eram os planos iniciais para aquela zona e quais foram as alterações registadas? Se nem mesmo os deputados à Assembleia Legislativa têm vias para conhecer as transformações entretanto ocorridas naquela zona, como é que o público poderá ter acesso a essas informações! Sabemos apenas que a Administração reservou uma parcela de terreno nos novos aterros para onde será transferido o edifício da Assembleia. Por isso, com um modelo de aplicação dos recursos de solos tão fechado, é normal e inevitável que na sociedade se levantem as mais diversas interrogações.

Os terrenos são um tesouro precioso de Macau. Assim, mecanismos de gestão e fiscalização aperfeiçoados, alto grau de transparência nos processos de apreciação e aprovação, bem como mecanismos justos que permitam ao público aceder às respectivas informações constituem pressupostos indispensáveis para assegurar a aplicação adequada e justa dos terrenos.

Assim sendo, apresento as seguintes questões à Administração:

1. Actualmente, quais são as vias simples e fáceis ao dispor do público, que lhe permitam aceder plenamente às informações sobre os terrenos ainda não desenvolvidos, existentes em Macau? As autoridades vão ponderar sobre o reforço da transparência de todo o processo relativo ao desenvolvimento, gestão, planeamento e utilização dos terrenos? Sobretudo antes da tomada de decisões em relação à apreciação e aprovação dos terrenos, vai permitir ao público aceder às respectivas informações, por forma a elevar o grau de aceitação pública dos trabalhos do Governo no âmbito da aplicação e gestão dos terrenos?

2. Quais são os terrenos disponíveis para serem submetidos a concurso público? Quais são os projectos em fase de apreciação e aprovação envolvendo requerimento de terrenos?

3. Quais eram os planos iniciais para Zona dos Aterros da Baía da Praia Grande? Qual é o rácio entre os terrenos titulados pela Administração e os titulados por empresas promotoras? Quais foram as alterações registadas? Que razões é que motivaram essas alterações? Que planos é que foram concretizados? Quantos são os projectos já aprovados pelo Governo mas ainda por desenvolver?

12 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa da RAEM, *Kwan Tsui Hang.*

---

29. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 12 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 190/III/2007.

DESPACHO N.º 190/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 12 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

12 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

A importação de mão-de-obra, que ultrapassa já as 66 mil pessoas, leva a que os trabalhadores locais não possam partilhar dos frutos do desenvolvimento económico. Não páram de chegar aos deputados queixas de trabalhadores dos diversos sectores de actividade, lamentando-se sobre as cada vez mais graves dificuldades de vida e péssimas condições de trabalho. Com a chegada de trabalhadores não residentes e ilegais, muitos trabalhadores residentes da construção civil são alvo de despedimento colectivo ou passam a trabalhadores suplentes, isto é, só têm trabalho até à chegada dos não residentes. Para além disso, os grandes estaleiros de obras estão cheios de trabalhadores importados e ilegais e o seu número continua a aumentar devido à falta de fiscalização,

de tal modo que já se formaram grandes grupos que, munidos de armas, agrediram já trabalhadores locais, constituindo assim uma ameaça à segurança pública. Os trabalhadores do ramo da administração predial, da limpeza e da segurança privada continuam a ser explorados e encontram-se em situação de "*working poor*", uma vez que ainda não foi fixado um salário mínimo. E quanto aos trabalhadores residentes do sector manufactureiro, já há muito tempo que não têm trabalho suficiente e vão sobrevivendo como podem. Até os trabalhadores locais do sector dos serviços afirmaram que, assim que os pedidos de importação de trabalhadores são deferidos, começam logo a ser mal tratados pela parte patronal. Os motoristas de autocarro também são explorados. Todos os dias gastam imenso tempo em deslocações às ilhas, para irem buscar e depois deixar os autocarros no terminal central, tempo esse extraordinário que não é nem contabilizado nem recompensado. Para além da injustiça que isso envolve, trabalham horas a mais, o que pode ser mau para a sua saúde e constituir uma ameaça para a segurança dos passageiros.

A vida das camadas sociais mais baixas é cada vez mais difícil e, consequentemente, agrava-se o descontentamento. Assim sendo, não se consegue concretizar o objectivo de elevar a qualidade de vida nem de manter uma sociedade harmoniosa, para além do grande impacto que se faz sentir na estabilidade social. Pelo exposto, exijo ao Governo que dê respostas, o mais cedo possível, nomeadamente que adopte medidas efectivas, antes do Dia do Trabalhador, para assim ajudar a aliviar as dificuldades dos trabalhadores locais.

Sendo assim, apresento as seguintes questões:

1. Pensa o Governo da RAEM adoptar, num curto prazo, algumas medidas para reduzir, efectivamente, o número de mão-de-obra importada e proibir a contratação de trabalhadores ilegais, para que as condições de emprego dos trabalhadores dos diversos ramos de actividade não continuem a piorar? Pensa criar, por exemplo, um regime para fiscalizar os registos e os dados nos grandes estaleiros, por forma a criar alguma estabilidade de emprego para os trabalhadores locais?

2. Para além do cumprimento da promessa de aplicar efectivamente o salário mínimo para as tarefas adjudicadas a empresas privadas, por exemplo, no âmbito da segurança e da limpeza, pensa o Governo da RAEM incentivar de imediato as empresas dessas áreas a definir um salário mínimo para os trabalhadores locais?

3. O Governo da RAEM tem ou não tem capacidade para exigir às empresas de transporte público que não obriguem os seus motoristas a prestarem trabalho extraordinário sem a devida recompensa?

12 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Ng Kuok Cheong*.

30. Requerimento de interpelação oral sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado José Pereira Coutinho, datado de 12 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 191/III/2007.

DESPACHO N.º 191/III/2007

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), admito o requerimento de interpelação oral apresentado, ao abrigo do n.º 1 do mesmo artigo, pelo Senhor Deputado José Maria Pereira Coutinho, enviando-se a todos os Senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

Assembleia Legislativa, aos 13 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Interpelação Oral

No dia 3 de Abril do corrente ano, solicitei explicações neste hemiciclo ao Senhor Chefe do Executivo quanto ao destino das cerca de meia centena de moradias que se encontram devolutas há mais de uma dezena anos.

Na altura, o Senhor Chefe do Executivo não respondeu à minha pergunta, preferindo escudar-se com a futura construção de casas sociais que nós não sabemos quando serão construídas e quando serão concluídas.

Meses atrás, e sobre o mesmo assunto, e respondendo à minha interpelação escrita, o Governo disse o seguinte:

"Quanto à questão de futuras alienações de património a trabalhadores da administração pública ou alterações a subsídios destinados a dar resposta às necessidades desses mesmos trabalhadores, o Governo da RAEM continuará a estar **atento à racionalidade e necessidade de intervenção**." **(O sublinhado é nosso).**

O Decreto-Lei n.º 31/96/M, de 17 de Junho, regulamenta a atribuição de alojamento aos trabalhadores da Administração Pública de Macau. Contudo o Governo de Macau deixou de aplicar a lei sem qualquer justificação plausível, congelando cerca de oito anos a referida atribuição.

Assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Desde a transferência da Administração, quantas moradias foram atribuídas às associações, entidades privadas e pessoas singulares? Quais os critérios na sua atribuição? Considerando que muitas das moradias se encontram devolutas há mais de uma dezena de anos e muitas a servir de armazém, por quanto mais tempo se pretende manter devolutas essas mesmas moradias?

2. Quando é que o Governo vai terminar o estudo quanto à questão de atribuição de moradias aos trabalhadores da

APM e alterar o actual subsídio de renda de casa? Houve ou não mudança da política governamental deixando de ser aplicada a respectiva legislação (D.L.N31/96/M, de 17 de Junho)?

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau aos 12 de Abril de 2007.

José Pereira Coutinho

---

31. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian, datado de 13 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 192/III/2007.

DESPACHO N.º 192/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 13 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

16 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Em 2001, altura em que se registou um surto de febre dengue, contabilizaram-se em Macau 1.418 casos daquela febre. Com os esforços envidados, ao longo de muitos anos, pelo Governo e pela sociedade nos trabalhos de sensibilização e prevenção, não se verificou até ao momento qualquer sinal de reaparecimento doutro surto de febre dengue em Macau. No entanto, a Organização Mundial de Saúde alertou para o facto deste ano ser um ano de pico para o surgimento de febre dengue, uma vez que se tem registado um aumento do número de casos em Cantão, Taiwan, bem como noutros países. Perante factores externos e o clima ameno de Inverno, se as medidas preventivas não forem tomadas a tempo, muito provavelmente reaparecerá a febre dengue em Macau.

A febre dengue é uma doença aguda transmissível, a sua principal fonte de transmissão é o mosquito *Aedes Albopictus,* cuja proliferação e crescimento são favorecidos pelo clima ameno e húmido. Devido ao clima ameno que se tem feito sentir ultimamente, os residentes têm-se queixado dum aumento de mosquitos em suas casas, mais parecendo que a fase de proliferação se antecipou, em comparação com os anos anteriores. Apesar de o Governo e a sociedade terem vindo a dar mais importância aos trabalhos de limpeza dos espaços comuns e dos seus lares, e os serviços responsáveis terem vindo periodicamente a destacar pessoal experiente para proceder aos trabalhos de exterminação de mosquitos e de limpeza, as medidas preventivas não são ainda abrangentes e sistemáticas. Por exemplo, o Governo ainda não definiu medidas específicas para a exterminação de mosquitos e para a limpeza de algumas fontes de proliferação de mosquitos – os estaleiros de obras e os terrenos devolutos privados – não conseguindo assim resolver, pela raiz, o problema da proliferação de mosquitos. Por outro lado, os esgotos nas vias públicas onde se acumula água estagnada são também fonte fácil para a proliferação de mosquitos, e os serviços responsáveis não procedem periodicamente à limpeza das vias públicas nem à aplicação de insecticida nos esgotos. Existem também outras fontes de proliferação de mosquitos que estão a deixar as pessoas bastante preocupadas, tais como, as ruelas e os becos estreitos de alguns bairros antigos.

Sendo Macau uma cidade turística, o Governo deve, na minha opinião, envidar mais esforços para melhorar as condições sanitárias e ambientais, por forma a fazer passar junto de residentes e turistas a imagem duma Macau limpa, confortável e saudável. O Governo tem necessariamente de reforçar os trabalhos de controlo sanitário do meio ambiente, proceder a estudos relativos à criação dum sistema de responsabilização, reforçar os conhecimentos e o conceito de salubridade ambiental junto dos responsáveis dos estaleiros de obras, chamar a atenção dos responsáveis e gestores para procederem periodicamente à limpeza da água estagnada e das plantas selvagens dos estaleiros, por forma a podermos desenvolver os trabalhos primários de prevenção do surto, prevenindo assim a explosão da febre dengue, em prol da saúde e segurança dos residentes.

Assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Aproxima-se a estação da proliferação de mosquitos, sendo os estaleiros uma das suas principais fontes. Pensa a Administração adoptar medidas para reforçar a comunicação com os responsáveis e gestores dos estaleiros de obras, chamando-lhes a atenção para efectuarem limpezas periódicas à água estagnada e às plantas selvagens dos estaleiros? Vai solicitar que, dessa forma, colaborem com o Governo nos trabalhos de exterminação de mosquitos, para prevenção da febre dengue?

2. Para além das instruções para prevenção da febre dengue nas escolas e nos lares, pensa a Administração definir instruções para os estaleiros, nomeadamente sobre os métodos de exterminação de mosquitos, para que os gestores dos estaleiros o possam fazer, seguindo essas instruções?

3. Pensa a Administração reforçar os trabalhos de prevenção de proliferação de mosquitos nas vias públicas, nomeadamente definindo mais medidas para a limpeza das ruas, aplicando insecticida nos esgotos, etc.?

13 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Iong Weng Ian*.

---

32. Requerimento de interpelação oral sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng, datado de 16 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 193/III/2007.

DESPACHO N.º 193/III/2007

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), admito o requerimento de interpelação oral apresentado, ao abrigo do n.º 1 do mesmo artigo, pelo Senhor Deputado Lee Chong Cheng, enviando-se a todos os Senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

Assembleia Legislativa, aos 16 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Oral

Nas horas de ponta é difícil arranjar táxi, mas autocarro é ainda mais. Se as vias de Macau são estreitas, mais exíguos são os espaços de espera nas paragens, onde é possível assistir com frequência a várias dezenas de pessoas apinhadas à espera de autocarro. É esta portanto a situação que os residentes têm de encarar nas horas de ponta. Questões como o vestuário, alimentação, habitação e transportes são importantes, e foi já encontrada uma solução relativamente clara para a questão da habitação, espelhada na política estratégica entretanto definida, que desde que seja implementada de forma faseada poderá, creio eu, satisfazer, de algum modo, as solicitações dos residentes.

Quanto aos transportes, o Sr. Chefe do Executivo, assumindo uma perspectiva macro, avançou com a ideia do ordenamento integral, que passa pela criação duma rede viária, tendo por eixo o metro ligeiro, pela implementação do modelo uniformizado de gestão para melhorar os transportes públicos e pela ligação, através de tapetes rolantes, entre os diversos pontos de interesse classificados como Património Mundial.

Só que quando a água está longe, não nos mata a sede! O Governo nunca assumiu quaisquer políticas ou medidas concretas para os transportes colectivos, como por exemplo o ajustamento dos itinerários, o aperfeiçoamento dos serviços e o aumento da segurança nos autocarros, para assim aliviar as dificuldades da população, sempre que precisa de apanhar autocarro.

Assim gostaria de apresentar as seguintes questões:

1. Quanto à coordenação sistemática de intervenção em várias vertentes para resolução global dos problemas de trânsito, referida pelo Chefe do Executivo, creio que o Governo já iniciou os respectivos estudos e análises. Quais foram os resultados alcançados? Existe alguma calendarização e qual a viabilidade da concretização dos projectos de utilização prioritária dos transportes colectivos, do metro ligeiro, de aperfeiçoamento dos serviços de autocarros e do sistema de tapete rolante?

2. As duas concessionárias de autocarros não têm conseguido introduzir melhorias nem têm coordenado bem as questões relativas à localização das paragens de autocarro e à redefinição dos itinerários, provavelmente devido às limitações resultantes das cláusulas dos contratos de exclusividade. De que condições dispõe o Governo da RAEM para resolver, a curto prazo, os referidos problemas? Face à aproximação da expiração do prazo dos referidos contratos, não estão reunidas condições para proceder à respectiva revisão?

3. Está sempre tudo apinhado de gente, tanto nas paragens como dentro dos autocarros. Aliás, os incidentes recentemente verificados, como os incêndios ocorridos em vários autocarros, já afectaram gravemente a segurança rodoviária e dos próprios passageiros. Segundo revelam os resultados dum relatório elaborado após a devida investigação, os referidos incidentes ficaram a dever-se, em grande escala, ao longo tempo de funcionamento dos autocarros, que acabou por resultar em sobreaquecimento das peças, seguido de avarias e por fim de incêndios.

O Director da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes afirmou, na resposta à minha interpelação escrita, que as empresas de autocarros dispunham de autocarros suplentes em número suficiente para a adequada mobilização. Então, porque é que se verificaram incidentes graves como incêndios em autocarros, devido ao sobreaquecimento das peças? Como é que as autoridades competentes fiscalizam e controlam a qualidade do serviço de autocarros e a respectiva segurança?

16 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *Lee Chong Cheng*.

---

33. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Au Kam San, datado de 13 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 194/III/2007.

DESPACHO N.º 194/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 13 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Au Kam San. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004

(Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

16 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação

No passado dia 9 de Fevereiro apresentei uma interpelação escrita sobre a intenção do Governo em conceder um terreno com 442.054m^2, com dispensa de concurso público, à Galaxy Casino. Dessa interpelação constam as seguintes questões:

Como é que o Governo avalia a razoabilidade da quantidade de lotes de terreno a conceder? Ou será que os terrenos são concedidos apenas em conformidade com o pedido apresentado pelo concessionário do projecto? A posse de grande número de terrenos permite ao referido concessionário obter mais lucros, através da colaboração com outras empresas ou da alienação dos terrenos a outrem. Como vai o Governo colmatar as lacunas que originam clientelismo e corrupção? O preço de mercado do terreno concedido à Galaxy, com uma área de 442.054m^2, pode ultrapassar os 30 biliões de patacas. No entanto, segundo o cálculo do prémio em vigor, o Governo recebeu apenas 2.685 milhões de patacas no processo de concessão daquele terreno. De facto, é grande a diferença entre o preço de mercado e o prémio, portanto, muitos terrenos têm sido concedidos a preços de "saldos finais", prejudicando deste modo os interesses de Macau e do País. É evidente que existem deficiências e lacunas no actual regime de concessão de terras. Estou muito preocupado com a situação, por isso, pergunto, quando vai o Governo eliminar as deficiências e colmatar as lacunas verificadas?

Em 12 de Abril a Assembleia Legislativa fez-me chegar a resposta datada 14 de Março, assinada pelo Director dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, Jaime Roberto Carion. Este Director afirma que a razão da referida concessão de terrenos ter sido efectuada com dispensa de concurso público se devia ao cumprimento das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão para a Exploração de Jogos de Fortuna ou Azar. Então, isso significa que o Governo deve sempre conceder terrenos aos concessionários do jogo a preços muito aquém dos de mercado? Será que todos os concessionários do jogo têm o privilégio de requerer a concessão de terrenos a preço inferior, em 10%, ao preço de mercado? Sendo assim já não é surpreendente que tanto se goze com Macau, que digam que a população é burra, que só há muito dinheiro, que os dirigentes são incompetentes, e que as leis e diplomas são deficientes. As disposições constantes do contrato de concessão para a exploração de jogos de fortuna ou azar prejudica, de facto, os interesses dos residentes de Macau e do País. Ninguém vai ter de assumir responsabilidades pela definição desse tipo de contratos?

O regime de concessão de terras com dispensa de concurso público reveste-se de muitas deficiências. Recentemente, o Governo recebeu um prémio de apenas 2.685 milhões de patacas no processo de concessão de um terreno de valor superior a 30 biliões de patacas. Quanto a isso, o Director Jaime Roberto Carion argumentou que não se tratava de nenhuma situação extraordinária. De facto, a sua resposta não nos surpreendeu nada. Na recente sessão de perguntas e respostas, que teve lugar no passado dia 3 de Abril na Assembleia Legislativa, o Chefe do Executivo afirmou que os terrenos com finalidades ligadas aos sectores do jogo, turismo e hotelaria não seriam sujeitos a concurso público. Pelo exposto, é de crer que a resposta do Director Carion à referida interpelação, dada em cumprimento das ordens do Chefe do Executivo, represente a posição tanto do Chefe do Executivo como de todo o Governo da RAEM.

Nestes últimos anos, o Governo da RAEM, tendo em consideração os interesses de determinados empresários, tem evitado recorrer a concurso público para a concessão de terrenos, e tem reduzido, intencionalmente, o montante dos prémios a cobrar, formando assim um muito típico "sistema capitalista entre amigos". Esse sistema de obtenção de privilégios não se limita aos "amigos", quem estiver legalmente qualificado para investir e detiver grande capacidade financeira pode também aproveitar o sistema para obter lucros avultados. Na realidade, essa forma de salvaguardar os interesses de uma minoria prejudica tanto os interesses de Macau como os interesses do País.

Assim, para acompanhamento da situação, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Na resposta à minha interpelação, o Governo refere que a iniciativa de conceder o terreno, com dispensa de concurso público, à Galaxy Casino se devia ao cumprimento das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão para a Exploração de Jogos de Fortuna ou Azar. Mas será que para cumprir as referidas obrigações, é indispensável proceder, à "concessão adequada de terrenos" aos concessionários do jogo, a preços muito aquém dos de mercado?

2. Na sessão de perguntas e respostas que teve lugar no passado dia 3 de Abril na Assembleia Legislativa, o Chefe do Executivo afirmou que o concurso público apenas se aplicava para a concessão de alguns terrenos com finalidades habitacionais, e que esse método não se aplicaria à concessão de terrenos para finalidades ligadas aos sectores do jogo, turismo e hotelaria. Contudo, neste último caso, trata-se de terrenos que podem render lucros avultados. Será que o recurso ao concurso público para a concessão de terrenos para as finalidades referidas por último constitui uma violação à lei vigente? Ou será que a recusa de recorrer a concurso público se deve ao preconceito, sem fundamento, contra essa forma de concessão? Ou será para salvaguardar a confidencialidade em relação à obtenção de interesses maiores?

3. De acordo com as opiniões da população, os dirigentes do Governo e os investidores estrangeiros são os mais beneficiados, financeiramente falando, pela liberalização do sector do jogo. De facto, ao satisfazer sempre os pedidos de concessão de terras, o Governo da RAEM está a oferecer aos grupos financeiros estrangeiros os recursos de Macau e do País. Esta forma de concessão implica, de facto, a prática de clientelismo. Apesar da irracionalidade, todos os terrenos foram concedidos nos termos da lei, tal como argumentou Ao Man Long na altura da assunção do cargo de Secretário. Era legal mas os resultados não eram racionais, o que significa que a lei vigente tem muitas deficiências e lacunas. Quando vai o Governo encarar, com toda a determinação, os problemas existentes, adoptando medidas para eliminar as deficiências e colmatar as lacunas?

13 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM, *Au Kam San*.

---

34. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Leong On Kei, datado de 16 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 195/III/2007.

DESPACHO N.º 195/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 16 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Leong On Kei. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

16 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

O Secretário para a Segurança revelou há dias que o pessoal da carreira de base das Forças de Segurança iria ter um aumento significativo das suas remunerações, mais de 30%, com o índice de ingresso a subir de 195 para 260. Ao mesmo tempo, existe um plano de restruturação da carreira de base, no sentido dum aumento adequado dos escalões, de modo a que os agentes da linha da frente possam ter melhores perspectivas de promoção.

Na sequência do rápido desenvolvimento económico e do aumento constante dos preços, tanto o cidadão comum como os funcionários públicos estão a sentir as pressões daí resultantes. Tendo em conta a natureza das funções das Forças de Segurança, enquanto responsáveis pela manutenção da paz social de Macau, o aumento dos índices salariais da carreira de base e o plano de restruturação apresentados pelo Secretário contribuem para estabilizar o moral do pessoal e atrair o ingresso de pessoas qualificadas nas corporações.

Os agentes das Forças de Segurança já começaram a dar grande atenção ao andamento do plano de restruturação, com muitos agentes a entender que o actual mecanismo de promoção não está de acordo com o princípio de justiça. Esperam que o Governo, através da presente restruturação, crie um mecanismo de avaliação "justo e transparente" para o processo de promoção, por forma a que todos os elementos das Forças de Segurança tenham iguais oportunidades de promoção.

Deve ter-se em atenção que a alteração do índice de algumas carreiras num determinado serviço público vai influenciar o índice de outras carreiras noutros serviços públicos, e ainda as PME, que se deparam com falta de mão-de-obra. Assim, ao aumentar o índice de algumas carreiras, deve o Governo estar bem ciente e prever as influências e consequências disso.

Assim, gostaria de apresentar as seguintes questões ao Governo:

1) O Governo procedeu a alguma revisão dos mecanismos de promoção adoptados no passado? Quanto à restruturação da carreira e ao aumento dos escalões nas Forças de Segurança, como é que o Governo consegue garantir que o novo mecanismo de avaliação para promoção dos polícias esteja de acordo com os princípios de justiça e de transparência?

2) O Governo, antes de se decidir a alterar o índice de algumas carreiras, dispõe de algum plano geral para a actualização salarial de todos os trabalhadores da Função Pública, por forma a evitar que os funcionários se sintam injustiçados e venham mesmo a desanimar?

3) Tendo em conta o futuro desenvolvimento de Macau, o Governo efectuou algum estudo sobre a situação salarial dos trabalhadores de Macau? Por exemplo, análises e estudos comparativos, para ver se o plano geral de actualização salarial consegue acompanhar o desenvolvimento do mercado? Tem efectuado análises, previsões e avaliações suficientes acerca da influência dos diversos ramos de actividade no desenvolvimento, decorrentes desse plano geral de actualização salarial? Vai ser publicado algum relatório de avaliação sobre os impactos que eventualmente possam vir a surgir no futuro? Em caso afirmativo, quando?

16 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa, *Leong On Kei*.

35. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa, datado de 16 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 196/III/2007.

DESPACHO N.º 196/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 16 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

17 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

O regime de previdência é um modelo de protecção social vocacionado para fomentar a poupança obrigatória para a reforma, como por exemplo o *Central Provident Fund* de Singapura, em que empregadores e trabalhadores são obrigados por lei a contribuir para aquele Fundo, de acordo com as normas definidas. O Governo desempenha um papel meramente fiscalizador, enquanto a gestão do Fundo está a cargo do *Central Provident Fund Board*, entidade de carácter oficial.

O actual regime jurídico dos fundos privados de pensões é semelhante ao do regime de previdência, as empresas que participam usufruem de determinados benefícios fiscais mas, por falta de obrigatoriedade, a eficácia não tem sido muito satisfatória. Tendo em conta a capacidade das pequenas e médias empresas (PME), o Governo da RAEM realçou várias vezes que, no futuro próximo, não iria implementar o regime de previdência obrigatório. Afirmou ainda que, durante o aperfeiçoamento contínuo do actual regime de segurança social, vai incentivar o desenvolvimento do regime jurídico dos fundos privados de pensões e o desenvolvimento de planos de poupança, por forma a criar, faseadamente, um regime de segurança social diversificado e assente, simultaneamente no Fundo de Segurança Social, Fundos Privados de Pensões, Regime de Aposentação e Sobrevivência dos Funcionários e Agentes da Administração Pública da RAEM, Regime de Previdência dos Trabalhadores dos Serviços Públicos da RAEM , Planos de Poupança, etc.

É evidente que o Governo tem a responsabilidade de proporcionar, tendo em conta a sua capacidade financeira, garantias sociais adequadas aos residentes. Mas as empresas também têm responsabilidade de oferecer garantias de aposentação aos seus trabalhadores. Assim, deve o Governo, através das suas políticas, incentivar e promover a participação de mais empresas nessas tarefas e, em prol da protecção dos trabalhadores, deve definir objectivos e criar planos para, de forma faseada, criar um regime de previdência obrigatório.

No início de Abril, na sessão de perguntas e respostas com o Chefe do Executivo, este revelou que o Governo iria criar um *Central Provident Fund* Não Obrigatório, e que iria investir, de forma adequada, recursos públicos naquele Fundo. Na realidade, a segurança social, nomeadamente o regime de segurança social destinado aos idosos, tem implicações com a felicidade da população, pelo que a manutenção, revogação ou actualização de qualquer medida deve ser efectuada tendo em conta o grau de aceitabilidade social.

Será que a criação do *Central Provident Fund* é uma medida de incentivo para reforçar o actual regime jurídico dos fundos privados de pensões? Ou tratar-se-á duma actualização importante, no âmbito da política social? A intenção do Governo não é clara, razão pela qual deve prestar esclarecimentos pormenorizados.

Assim, gostaria de interpelar a Administração sobre o seguinte:

1. Qual é a ideia geral do *Central Provident Fund*? Quais sao as suas principais características e vantagens? É um Fundo destinado a todas as empresas ou é um Fundo destinado às empresas que não aderiram ao regime jurídico dos fundos privados de pensões? Quais são as diferenças entre o novo Fundo e o actual regime jurídico dos fundos privados de pensões? Qual é relação entre o novo Fundo e o Fundo de Segurança Social, actualmente em processo de revisão?

2. A Administração referiu que o Governo iria investir, de forma adequada, recursos públicos no *Central Provident Fund.* De que forma vai o Governo investir naquele Fundo? Ao mesmo tempo que suporta determinados encargos financeiros, de que mecanismos dispõe o Governo para garantir que as empresas cumpram as suas responsabilidades no que respeita às garantias de aposentação dos seus trabalhadores?

3. Devido à falta de obrigatoriedade do actual regime jurídico dos fundos privados de pensões, as empresas têm todo o poder para decidir da sua adesao, ou não, ao referido regime. Se a empresa recusar aderir ao regime, os trabalhadores nada podem fazer e, por conseguinte, não conseguem usufruir de quaisquer garantias de aposentação. O Fundo a criar tem também carácter não obrigatório, assim sendo, que condições reúne para atrair mais empresas? Se após a implementação do novo Fundo as empresas continuarem a recusar-se a aderir, então, de que políticas dispõe o Governo para oferecer garantias de aposentação às pessoas que não conseguiram, de modo nenhum, aderir ao novo Fundo?

16 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Leong Iok Wa*.

---

36. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado José Pereira Coutinho, datado de 16 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 197/III/2007.

DESPACHO N.º 197/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 16 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado José Maria Pereira Coutinho. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

17 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Interpelação Escrita

Recentemente recebi muitas queixas de trabalhadores da DSE, muito revoltados pelo facto de no dia 23 de Março de 2007, a Direcção dos Serviços de Economia ter emanado o novo "**Código Interno de Integridade**" com força obrigatória interna, contendo algumas normas que afectam a dignidade e honra pessoal destes trabalhadores, para não falar da própria honra da DSE que é posta em causa.

A Nota Preambular do referido Código refere, e passamos a citar "**e tendo em conta a realidade deste Serviço**" "**e para reforçar, em geral a integridade do pessoal deste Serviço**".

Mais adiante no n.º IV do Título I do Capítulo II do referido Código, pode-se ler o seguinte:

1. Ser um cidadão cumpridor da lei.

2. Evitar praticar jogos de fortuna e azar em que o resultado é contingente por depender exclusiva ou principalmente da sorte do jogador, excepto lotaria, tômbola e sorteio.

3. Evitar praticar aposta mútua, tais como: corrida de cavalos, corrida de galgos, corrida de automóveis e jogo de futebol.

4. Tratar, com cuidado, dos problemas financeiros pessoais para prevenir situação de sobreendividamento.

5. Formar bons hábitos de vida, não usar drogas, e estupefacientes, não dissipar dinheiro, beber com moderação, **não solicitar prostitutas e não fazer tanta vida nocturna** (o sublinhado e itálico é nosso).

Os trabalhadores queixosos encontram-se revoltados, porque através destas normas passa-se uma imagem distorcida para o domínio público, incluindo para seus familiares e amigos, de que na DSE existem graves problemas com os seus trabalhadores, tais como os viciados no jogo, trabalhadores seriamente endividados, e o mais grave haverem trabalhadores dependentes de drogas e estupefacientes, trabalhadores bêbados, e inclusivamente muitos trabalhadores e colegas que **frequentam assiduamente a vida nocturna e solicitam prostitutas.**

Não fosse assim esta realidade, porque especificar detalhadamente situações de muita duvidosa existência? Será que a grande maioria dos trabalhadores da DSE têm estes problemas?

Salientam os referidos trabalhadores que o Estatuto dos Trabalhadores da Função Pública de Macau (ETFPM) continua ainda em vigor e contém diversas disposições gerais e específicas concernentes aos deveres dos trabalhadores da AP, não se compreendendo assim, o real alcance e os fins deste novel Código.

Os trabalhadores revoltados concluem por referir que este novel "Código Interno de Integridade" não é mais um "**frete" dos muitos "fretes**" que a DSE tem feito para contentar o CCAC no seguimento das recomendações intituladas como "Orientações para uma Conduta Íntegra dos Trabalhadores da Administração Pública" do CCAC.

Assim sendo, interpelo o Chefe do Executivo sobre o seguinte:

1. De que **dados estatísticos** dispõe o Governo quanto ao número de trabalhadores da DSE que não tem bons hábitos de vida, usam drogas e estupefacientes, esbanjam dinheiro, bebem como bêbados, fazem muita vida nocturna e solicitam frequentemente **prostitutas** e que serviram **de base e suporte** na elaboração do referido Código Interno de Integridade?

2. Na elaboração do referido Código, alguma vez foi levado em **consideração o bom nome, a honra e dignidade dos trabalhadores,** que dia a dia contribuem para dignificar a DSE? Ou será que a **ofensa ao bom nome, honra e reputação dos trabalhadores da DSE não são valores importantes para quem cuida da gestão dos recursos humanos?**

3. Que dados concretos relativos à "**realidade de serviço**" em causa foram levados em consideração para elaboração deste novel Código? Ao longo dos anos o actual ETFPM foi insuficiente para suster o eventual aumento de número de casos relacionados com os trabalhadores que não são íntegros?

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau aos 16 de Abril de 2006.

José Pereira Coutinho

37. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang, datado de 17 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 198/III/2007.

DESPACHO N.º 198/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 17 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Nestes últimos dois anos, o público tem mostrado grande preocupação e levantado muitas dúvidas relativamente aos vários serviços públicos que planeiam, sucessivamente, a construção de novos edifícios-sede.

No final do ano passado, apresentei uma interpelação onde afirmava que os diversos projectos se iriam desenvolver de forma atempada e faseada, segundo a ordem de urgência. As perguntas que na altura coloquei à Administração foram as seguintes: Quem define essa ordem, ou seja, quem decide da necessidade e da premência da construção dos referidos edifícios-sede? Quais foram os critérios de avaliação utilizados e que processos estiveram envolvidos? Qual a entidade que pode desempenhar o papel de coordenador e que dispõe de poder de decisão sobre a construção de edifícios-sede dos serviços públicos? No dia 1 de Março do corrente ano, recebi uma resposta da Secretária para a Administração e Justiça, onde se dizia que "o Governo da RAEM segue rigorosamente o princípio do uso racional do erário público e a urgência das respectivas solicitações", uma resposta que foge, nitidamente, às minhas perguntas.

Qual é o plano geral desses novos edifícios-sede e das instalações para escritórios do Governo? Será que faltam coordenação e concertação e os serviços públicos actuam, cada um à sua maneira? Após a conclusão dos novos edifícios ou das novas instalações, que destino é dado aos antigos? Será possível reconstruir esses edifícios depois de passados vários anos? Parece-me que todas estas questões têm implicações directas com a disponibilização razoável dos recursos financeiros públicos.

Embora os diversos serviços públicos tenham competências diversas, do ponto de vista da optimização dos recursos financeiros, independentemente do local, do tipo de instalações, dos recursos humanos, etc., só a maximização dos recursos pode corresponder a um rendimento económico satisfatório quanto à partilha racional de recursos, daí a minha afirmação de que os serviços públicos não podem actuar sozinhos nem ponderar apenas os seus próprios interesses. No relatório dos trabalhos do Governo para o corrente ano, o Primeiro-ministro *Wen Jiabao* referiu especialmente que "actualmente uma das nossas tarefas mais importantes é combater a dissipação e desperdício existente nas instituições públicas. São cada vez mais as instituições públicas que se preparam para alargar ou construir novos edifícios de escritórios, mas é proibida a construção de edifícios-sede de luxo, por isso, urge também regular o aspecto do atendimento efectivo ao público, por forma a colmatar as lacunas existentes na administração, tentar travar os custos administrativos desnecessários e construir um Governo poupador". Com isto, Macau pode e deve aprender a ter juízo!

Assim, interpelo novamente a Administração sobre o seguinte:

1. O Governo sublinhou que Macau carece de terrenos, e que as necessidades do desenvolvimento socioeconómico constituem factor de consideração no decorrer do planeamento dos diversos projectos, que o princípio da racionalidade na utilização de recursos será observado com rigor e que os diversos projectos vão desenvolver-se de forma atempada e faseada, segundo a ordem de urgência estabelecida. No entanto, estão a ser construídos cada vez mais edifícios-sede. Então, como é que se consubstancia o princípio da ordem de urgência? É algo que os cidadãos têm dificuldade em perceber, daí o seu grande descontentamento. Quem define essa ordem, ou seja, a necessidade e a premência da construção dos referidos edifícios-sede? Quais foram os critérios de avaliação utilizados e que processos estiveram envolvidos? Quem desempenha o papel de coordenador e quem dispõe de poder de decisão sobre a construção dos edifícios-sede dos serviços públicos? O Governo dispõe de algum plano que vise concentrar todos os edifícios ou instalações das instituições públicas por forma a concretizar a maximização dos recursos existentes?

2. As atribuições e instalações dos serviços públicos estão directamente relacionadas com a prestação de serviços, e para melhorar essa prestação é necessário ajustar adequadamente essas atribuições e aperfeiçoar as instalações. Com vista a responder às necessidades decorrentes do rápido desenvolvimento social e às constantes exigências dos cidadãos em termos de nível de serviços prestados, o Governo da RAEM começou a reorganizar as atribuições dos diversos serviços públicos, bem como a proceder à construção ou à reconstrução de algumas das instalações dos serviços públicos, sempre seguindo a orientação definida para o desenvolvimento a longo prazo dos serviços a prestar ao público sob a égide de "centralização de serviços" e "serviços a prestar

por zonas". Procedeu-se já a uma avaliação sobre a construção dos edifícios-sede e os planos de decoração dos escritórios dos diversos serviços públicos? Se sim, será que a construção desses edifícios-sede e a decoração desses escritórios corresponde às conclusões da avaliação feita em conjugação com as orientações acima referidas? Para além da informação divulgada junto do público, existem mais alguns planos de construção de edifícios-sede e decoração de escritórios de serviços públicos para os próximos dois a três anos?

3. Em meados de 2003, o Governo da RAEM revelou que estava a ponderar sobre a construção dum edifício para escritórios da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais e do Fundo de Segurança Social. Entretanto, em finais de 2004, a DSAL acabou por arrendar as instalações do Edifício *Advance Plaza* para servir de sua sede, prevendo-se contudo a conclusão de todas as obras de decoração para Maio de 2007. Além disso, quando a DSAL mudar para as novas instalações, começar-se-ão as obras de decoração nas instalações actualmente ocupadas por esta para posteriormente servirem de instalações para o Fundo de Segurança Social, cujo projecto está já a ser desenhado. Gostaria de perguntar, depois de o FSS mudar para as novas instalações, qual será então o destino das suas actuais instalações?

17 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Kwan Tsui Hang*.

---

38. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Ung Choi Kun, datada de 5 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 199/III/2007.

DESPACHO N.º 199/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Ung Choi Kun em 5 de Janeiro de 2007.

18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta às perguntas colocadas, por escrito, pelo deputado Ung Choi Kun

De acordo com as instruções do Chefe do Executivo, este Instituto responde, assim, ao Ofício n.º 011/E8/III//GPAL/2007 da Assembleia Legislativa, sobre as perguntas colocadas por escrito pelo deputado Ung Choi Kun:

Para aumentar o número de habitações sociais e apoiar as famílias mais carenciadas, o governo investiu, nos últimos anos, mais recursos na habitação pública, tento ainda insistido na procura de terrenos adequados para construção de habitações sociais e reforçado o acompanhamento dos trabalhos de construção de habitações sociais. Actualmente, conforme o planeamento de construção, estão projectadas cerca de três mil fracções, das quais umas estão já construídas e outras por construir. Estão construídas 210 fracções, no Bairro Social da Ilha Verde e serão atribuídas após emissão de licença de utilização.

Também estão a ser contruídas habitações sociais, no Bairro Social de Mong-Há, Bairro Social da Ilha Verde e Bairro Social do Fai-Chi-Kei.

Em referência às habitações económicas, está-se a reforçar os respectivos trabalhos e a acompanhar activamente a execução dos contratos aprovados de desenvolvimento para a habitação. No acompanhamento dos projectos de concessão de contrato do desenvolvimento para habitação, estes projectos são devido às necessidades e situação actual, para dar condições, a fim de aumentar adequadamente o número das habitações económicas. Foi emitida a licença de obra, em relação a 880 fracções sitas nos lotes HR/HS da Areia Preta. Relativamente ao lote TN27 da Taipa, existem problemas de direito de propriedade de algumas terras ocupadas pelas vias envolventes, pelo que, o concurso só pode ter início depois de resolvidos esses problemas. Prevê-se que sejam construídas mais de 1000 fracções neste lote. Em relação aos lotes do Bairro da Ilha Verde, o projecto de construção está a ser discutido. Conforme o planeamento, poderão ser construídas cerca de 3000 fracções, neste Bairro.

9 de Abril de 2007.

O Presidente do IH, *Chiang Coc Meng.*

---

39. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datada de 11 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 200/III/2007.

DESPACHO N.º 200/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong em 11 de Janeiro de 2007.

18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta à interpelação escrita do Ex.mo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong

Em cumprimento de instruções de Sua Excelência o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita do Exmo. Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 018/E15/III//GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

Actualmente, a maior parte dos produtos alimentares pré-embalados comercializados em Macau são provenientes de países estrangeiros ou das regiões vizinhas. Com a sucessiva regulamentação, nesses países e regiões, em matéria de gordura trans, a população de Macau vai obter mais informações sobre este tipo de gordura.

Além disso, a Direcção dos Serviços de Economia (DSE) vai reforçar a inspecção e vistoria aos estabelecimentos produtivos de alimentos no âmbito da sua competência fiscalizadora, alertando-os a não usarem a gordura trans no processo de transformação dos produtos alimentares. Entretanto, a DSE vai colaborar com outras entidades públicas competentes em fiscalização da segurança dos produtos alimentares de Macau em estudo de regulamentação do uso de gordura trans. O Conselho de Consumidores, por seu turno, vai continuar a acompanhar as informações relativas à gordura trans e colaborar com eventuais futuras medidas no sentido de defender os direitos e a saúde dos consumidores.

Aos 10 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, substituto, *Sou Tim Peng*.

---

40. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San, datada de 26 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 201/III/2007.

DESPACHO N.º 201/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Au Kam San em 26 de Janeiro de 2007.

18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San

Em cumprimento das ordens de S. Ex.a o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San, encaminhada através do ofício n.º 054/E44/III/GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

Em harmonia com o desenvolvimento social sustentável da RAEM e com o intuito de elevar a eficiência do funcionamento da rede de transportes públicos, veio então desde sempre esta Direcção de Serviços negociar com ambas as concessionárias dos serviços de autocarros sobre a revisão global da actual rede de itinerários, no sentido de procurar mediante a redução da sobreposição dos itinerários, o ajustamento das carreiras, a unificação e relocalização das paragens de autocarros, a ampliação do plano de transbordo de autocarros, a utilização dos autocarros de maiores dimensões em substituição dos mini-bus de modo aumentar a capacidade de transporte de passageiros e a criação de carreiras especiais para servir os diversos bairros nas horas de ponta, reforçar a frequência das carreiras por forma a garantir a capacidade de transporte necessária à satisfação da procura.

De acordo com o estipulado no Contrato de Concessão do Serviço Público de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros, ambas as concessionárias dos serviços de autocarros devem possuir o número de autocarros necessários a uma boa prestação de serviços na rede concessionada e nas novas carreiras a ser eventualmente explorada, devendo ainda assumir a obrigação de substituição e ampliação da sua frota, assim como submeter à Administração o plano anual sobre esta matéria, por forma a fazer face às exigências do serviço da rede em termos de segurança e conforto. Não obstante o cumprimento das disposições contratuais, nos termos legais sobre esta matéria toda a frota de autocarros deve ser devidamente matriculada e registada exclusivamente para o transporte colectivo de passageiros.

Actualmente, nenhum condutor não-residente foi recrutado por qualquer uma das concessionárias, sendo que o seu recrutamento está sujeito a disposições legais específicas.

27 de Fevereiro de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

---

41. Requerimento de interpelação oral sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Leong Heng Teng, datado de 18 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 202/III/2007.

DESPACHO N.º 202/III/2007

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), admito o requerimento de interpelação oral apresentado, ao abrigo do n.º 1 do mesmo artigo, pelo Senhor Deputado Leong Heng Teng, enviando-se a todos os Senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

Assembleia Legislativa, aos 18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Oral

Na recente sessão de perguntas e respostas com o Chefe do Executivo, este revelou que a idade para atribuição da pensão de velhice ia ser reduzida para os 60 anos, tanto para os reformados como para os desempregados. Trata-se duma boa novidade para os idosos das camadas sociais mais desfavorecidas, que podem assim ver a sua vida mais protegida. O regime de segurança social foi estabelecido em 1989, e quem tem idade igual ou superior a 65 anos, residência habitual no território há, pelo menos, 7 anos e tenha contribuído durante, pelo menos, 60 meses para o Fundo de Segurança Social pode ser beneficiário da pensão de velhice. Assim, proporcionam-se garantias mínimas de protecção aos residentes, por forma a assegurar-lhes uma vida condigna na aposentação.

De acordo com os dados de 2006, a população idosa com idade superior a 65 anos rondava as 36.027 pessoas, ou seja, cerca de 7% do total da população. Em 2005 eram 10.820 os beneficiários da pensão de velhice, número esse que não atingia 1/3 dos idosos com idade superior a 65 anos. Tal facto demonstra que mais de 2/3 dos idosos não recorreram à beneficência social proporcionada pelo Governo, dependendo então a sua subsistência das suas poupanças ou então da família. De facto, o âmbito do regime de segurança social não era satisfatório, na fase inicial da sua aplicação. Muitos idosos com idade superior a 65 anos não estavam sensibilizados para a necessidade de contribuir para o Fundo de Segurança Social e, para além disso, devido à natureza das funções que desempenhavam, alguns profissionais não preenchiam os requisitos necessários para poderem contribuir para o referido Fundo. Isso para além do facto de algumas entidades empregadoras não inscreverem os seus trabalhadores no Fundo de Segurança Social para que os mesmos pudessem efectuar as respectivas contribuições. Assim, apesar desses idosos terem contribuído, ao longo da maior parte da sua vida, para a prosperidade económica de Macau e para a criação de alicerces para assegurar o desenvolvimento económico, não conseguem partilhar dos resultados económicas durante a sua vida na aposentação, visto que não preenchiam os requisitos para poderem beneficiar do Fundo de Segurança Social nem para requererem subsídios junto do Instituto de Acção Social.

Em 2005, o Governo da RAEM publicou um Regulamento Administrativo que cria o "Regime do Subsídio para Idosos", a atribuir aos residentes permanentes da RAEM que tenham completado 65 anos de idade. Esse subsídio é uma prestação pecuniária destinada a contribuir para a dignificação dos idosos e para uma constante afirmação do respeito que a sociedade lhes deve. Para os idosos que não reúnam condições para obter apoio do Fundo de Segurança Social, a atribuição daquele subsídio é um consolo. No entanto, face ao contínuo aumento do índice de preços no consumidor, a sociedade é de opinião que o subsídio é baixo, 1.500 patacas por ano, não conseguindo surtir os seus efeitos, nomeadamente quanto à melhoria de vida dos idosos.

Assim, gostaria de interpelar a Administração sobre o seguinte:

Face ao rápido desenvolvimento económico e ao contínuo aumento do índice de preços no consumidor, e por forma a responder às exigências sociais, a Administração comprometeu-se a reduzir para os 60 anos a idade para atribuição da pensão de velhice, ainda durante este ano. No entanto, por razões objectivas, nem todos os idosos são beneficiários do Fundo de Segurança Social. Assim sendo, pensam os serviços competentes actualizar o "Regime do Subsfdio para Idosos"? Pensam ainda aumentar o montante do referido subsídio?

18 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Leong Heng Teng*.

---

42. Requerimento de interpelação oral sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Au Kam San, datado de 18 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 203/III/2007.

DESPACHO N.º 203/III/2007

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), admito o requerimento de interpelação oral apresentado, ao abrigo do n.º 1 do mesmo artigo, pelo Senhor Deputado Au Kam San, enviando-se a todos os Senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

Assembleia Legislativa, aos 18 deAbril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Oral

O número de trabalhadores não residentes aumentou de 24 mil em meados de 2004 para 70 mil neste ano. Este brusco aumento da mão-de-obra não residente impediu os trabalhadores locais de beneficiarem da prosperidade económica de Macau e está a afectar gravemente o seu direito ao trabalho. Devido ao grande número de trabalhadores não residentes e ilegais em Macau, nestes últimos anos têm sido muitos os trabalhadores locais, dos mais diversos sectores de actividade, a queixarem-se aos deputados, o que demonstra que cada vez são maiores as dificuldades que enfrentam tanto no seu dia a dia como na vida profissional, aumentando cada vez mais o descontentamento no seio da sociedade.

Podemos citar vários exemplos. Uma fábrica com centenas de trabalhadores, quase todos importados, residentes são apenas uma minoria, que ainda por cima já há muito tempo que não têm trabalho suficiente, vão sobrevivendo como podem, e estão sempre em posição de suplentes; uma outra empresa que recrutou residentes para guardas dum estaleiro e que os despediu antes de terem completado três meses de trabalho, escapando assim às obrigações impostas pela Lei Laboral, situação que já não se verifica em relação aos trabalhadores não residentes dessa mesma empresa, que são sempre recrutados por longos períodos de tempo; uma empresa da área da construção civil recrutou centenas de trabalhadores para um estaleiro. O que costuma fazer-se depois da conclusão das obras é transferir os trabalhadores para outros estaleiros da mesma empresa o que, neste caso, não foi bem assim, ou seja, os residentes foram despedidos e os importados é que foram destacados para outros estaleiros; uma fábrica de produtos alimentares, que contava com algumas dezenas de trabalhadores, depois de ter importado mão-de-obra eliminou de imediato as remunerações por trabalho extraordinário. Os trabalhadores que se manifestaram contra essa medida foram acusados de desobediência a ordens superiores, foram forçados a despedir-se e acabaram expulsos pelo pessoal de segurança da empresa; um restaurante apreciava bastante os seus trabalhadores locais, mas isso acabou quando começou a importar mão-de-obra. Um trabalhador solicitou várias vezes a demissão devido a problemas de saúde, mas a parte patronal pediu-lhe para não abandonar o restaurante; quanto a um outro trabalhador, devido a alguns problemas, pediu à parte patronal para não ser transferido para um outro restaurante do mesmo patrão, mas depois da chegada dos trabalhadores não residentes, foi logo obrigado a ir para o outro restaurante. Como se manifestou contra a decisão do patrão, foi despedido; um trabalhador de uma empresa gestora de imóveis declarou logo no momento da entrevista que não queria trabalhar nas ilhas, situação que foi aceite pela parte patronal. Entretanto, depois de admitir trabalhadores não residentes, a empresa resolveu obrigá-lo a ir trabalhar para as ilhas. Como ele discordou, a empresa deixou de lhe dar trabalho, como forma de o obrigar a demitir-se; uma loja, que tinha apenas um trabalhador que fazia tudo (incluindo o transporte de mercadorias), recrutou um trabalhador não residente que recebeu formação durante três meses. Depois de concluída a formação o patrão despediu o trabalhador local, alegando falta de capacidade financeira para sustentar dois empregados. Casos destes não são já novidade no mercado laboral de Macau.

Os exemplos citados espelham bem a situação. Independentemente do sector económico e da dimensão da empresa, a chegada de mão-de-obra não residente implica sempre péssimas condições de trabalho e perda de garantias de emprego para os trabalhadores locais. À partida, a mão-de-obra importada deveria servir para colmatar a insuficiência de activos locais, mas tem-se passado o contrário, os trabalhadores residentes passam a suplentes, ou seja, só têm trabalho garantido até à chegada dos trabalhadores não residentes ou ilegais. O pior é que, relativamente a alguns dos casos citados, as vítimas são trabalhadores locais e recorreram à Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais para pedir apoio. Pena é que queixas desse tipo nem sempre sejam aceites, e que o despedimento por justa causa ou a denúncia unilateral sem justa causa, mas com indemnização rescisória, não sejam considerados uma violação à Lei sobre as Relações de Trabalho. Logo, não há quem responda aos pedidos dos trabalhadores despedidos, que muito sofrem e muitas lágrimas derramam. Mesmo alguns trabalhadores locais que ainda conseguem manter o seu emprego estão muito preocupados com a possibilidade de um dia poderem também vir a perdê-lo. Esse medo é inevitável. Ora, isto reflecte claramente a existência de tragédia numa sociedade com uma economia tão próspera como é a de Macau! Dizem que as pessoas que ocupam cargos superiores, ou seja, os altos dirigentes, o que sabem fazer é ficar nos seus gabinetes e repetir, vezes sem conta, que a importação de mão-de-obra não residente não prejudica o direito ao emprego dos trabalhadores locais. Os eruditos, mercenários do dirigente máximo, insistem em afirmar publicamente que a mão-de-obra de Macau vai atingir as cem mil pessoas. Quanto à erradicação da mão-de-obra ilegal, os dirigentes do Governo limitam-se apenas a deixar correr o tempo, alegando sempre que a questão está em estudo. Isto demonstra, objectivamente, uma tolerância intencional em relação ao problema. A vida das camadas sociais mais baixas é cada vez mais difícil, logo, agrava-se o descontentamento. Assim sendo, não se consegue concretizar o objectivo de elevar a qualidade de vida nem de manter uma sociedade harmoniosa, para além do grande impacto que se faz sentir na estabilidade social. Terá o Governo da RAEM consciência de que acaba de se sentar na cratera de um vulcão?

Assim, interpelo sobre o seguinte:

1. Apesar das repetidas reafirmações do Governo, no sentido do emprego e das condições de trabalho dos residentes não serem afectados pela importação de mão-de-obra, o facto é que, na realidade, cruelmente, nos sectores ou empresas onde existe mão-de-obra importada, os trabalhadores locais passam a viver momentos difíceis, sujeitando-se a situações de exclusão e discriminação, o que leva à falência da credibilidade do Governo e ao agravar da indignação do povo. Perante tal fenômeno negativo que se vai agravando à medida que vai aumentando o número de trabalhadores não residentes, dispõe o Governo de medidas efectivas para assegurar a não deterioração do emprego e das condições de trabalho dos residentes, e também para reduzir o número de trabalhadores importados e reprimir o trabalho ilegal, com vista a aliviar as dificuldades dos trabalhadores locais?

2. A proliferação de trabalhadores ilegais está já a atingir todos os ramos de actividade em Macau, sobretudo o sector da construção civil. Depois das afirmações tanto do Director da DSAL, Shuen Ka Hung, como do Comandante substituto do CPSP, Lei Siu Peng, quanto à impossibilidade, por razões de segurança, de efectuar fiscalizações nocturnas aos estaleiros de obras, o fenómeno do trabalho ilegal exacerbou-se.

Quase todos os que laboram durante a noite nos estaleiros são praticamente ilegais, enquanto os dois referidos serviços continuam de braços cruzados. Se por um lado foram invocadas razões de segurança pelos dois referidos serviços para justificar a inexistência de fiscalização, e por outro lado o trabalho nocturno nos estaleiros é autorizado pela DSSOPT, sem qualquer garantia de segurança, tudo não passa dum atropelo ao valor da vida. Já que se entende que o trabalho nocturno nos estaleiros é perigoso, não deveria o Governo proibi-lo, por forma a proteger a segurança da vida das pessoas?

3. Nos casos citados, que são apenas alguns exemplos, verifica-se que muitas das queixas apresentadas à DSAL foram recusadas, com fundamento de que não tinha havido violação da lei que regula as relações de trabalho. Todavia, houve nesses casos manifesta violação do n.º 1 ou do n.º 2 do artigo 9.º da Lei de Bases da Política de Emprego e Direitos Laborais. Será que a DSAL só executa a lei laboral e faz vista grossa aos outros diplomas legais relacionados com a matéria? A exclusiva aceitação de queixas sobre violação da lei laboral, excluindo-se as que incidem sobre outros diplomas legais, prende-se com a falta de formação dos trabalhadores da DSAL, ou trata-se duma política adoptada por aquela Direcção ou inclusivamente por todo o Governo da RAEM?

18 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *Au Kam San*.

---

43. Requerimento de interpelação oral sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian, datado de 18 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 204/III/2007.

DESPACHO N.º 204/III/2007

Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), admito o requerimento de interpelação oral apresentado, ao abrigo do n.º 1 do mesmo artigo, pela Senhora Deputada Iong Weng Ian, enviando-se a todos os Senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

Assembleia Legislativa, aos 18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Oral

De acordo com o Relatório do Estudo de Avaliação da Procura dos Cuidados de Longa Duração pelos Idosos de Macau, prevê-se que em 2011, com base nos resultados do Censos do Ano de 2001 e segundo uma presunção hipotética efectuada pelo Governo da RAEM, a população idosa de Macau com 65 ou mais anos de idade atingirá os 8,6% e em 2021 os 15,2%. Assim, ainda segundo o mesmo relatório, em 2026 a população idosa com 65 ou mais anos irá ocupar 19,8% do total da população local. São dados que demonstram que a estrutura populacional de Macau está a envelhecer gradualmente.

Tendo em conta o crescimento gradual da população idosa, aumenta cada vez mais a procura dos serviços destinados a esta faixa etária, serviços esses que, actualmente, não conseguem, de forma alguma, satisfazer as necessidades reais que estão também a aumentar gradualmente. Os idosos têm de aguardar muito tempo para conseguirem entrar num lar, porque faltam camas, e o serviço de assistência comunitária também é escasso, o que leva muitos idosos a preferir viver em lares na China. O Governo promulgou um diploma que regula a atribuição de subsídio a indivíduos e famílias e aumentou o índice mínimo de subsistência (risco social), conseguindo, de algum modo, aliviar um pouco as dificuldades financeiras de alguns idosos. Mas como existem ainda insuficiências no actual regime, a qualidade de vida dos idosos não é ainda garantida.

Por isso, como melhorar os serviços destinados aos idosos constitui um aspecto relevante que faz parte dos planos de longo prazo do Governo. Refere-se nas LAG para 2007 que "encontram-se reunidas as condições necessárias para a entrada em funcionamento do sistema de serviços de cuidados permanentes a idosos, abrangendo, entre outros, o melhoramento dos lares, a colocação e disponibilização de pessoal de enfermagem, a instalação de instrumentos de avaliação unificada, a formação do pessoal de avaliação e o regime de classificação dos lares." Isso reflecte que o Governo já definiu políticas e objectivos de longo prazo em relação ao sistema de cuidados permanentes para os idosos. Mas a preocupação da sociedade é saber como vai ser adoptada e executada essa política.

Assim sendo, gostaria de apresentar as seguintes questões:

1. Nas LAG refere-se a implementação do "Sistema de serviços de cuidados permanentes dirigidos à terceira idade". Dos trabalhos mencionados, quais foram já realizados? Será que os serviços de avaliação unificada no âmbito dos cuidados permanentes a idosos vão abranger todos os idosos de Macau?

2. O Relatório do Estudo de Avaliação da Procura dos Cuidados de Longa Duração pelos Idosos de Macau recomenda que a sociedade de Macau deve promover o princípio da "manutenção dos idosos no seu domicílio", impulsionando essencialmente os serviços comunitários, no âmbito dos cuidados permanentes. Que medidas complementares vai o Governo adoptar para incentivar os idosos a permanecerem

nos seus bairros comunitários? Que medidas concretas vai adoptar para uma melhor implementação daqueles cuidados permanentes?

3. Será que Governo já convidou especialistas e académicos para prestarem apoio à criação do "Sistema Indicador do Envelhecimento da População da RAEM", de modo a acompanhar e a actualizar as políticas relativas aos idosos?

18 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Iong Weng Ian*.

---

44. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian, datado de 18 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 205/III/2007.

DESPACHO N.º 205/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 18 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

18 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Nestes últimos anos têm-se agravado os abusos na utilização dos serviços de ambulância em Macau. De acordo com os dados disponibilizados pelo Corpo de Bombeiros, no ano passado registaram-se 22.229 saídas de ambulância, de entre as quais 14.303 não se destinaram a emergências e 200 foram abusos, um aumento de 50% comparativamente ao número registado no ano de 2005. Só nos primeiros dois meses deste ano registaram-se 5.297 saídas de ambulância, tendo os abusos aumentado para o dobro do registado no período homólogo do ano passado, o que demonstra um crescente aumento anual de abusos na utilização indevida das ambulâncias.

Consta que esses abusos se verificam não só para casos de constipação e gripes, mas também em casos de hemorragia nasal, dores de dentes e obstipação. Alguns cidadãos consideram as ambulâncias como transporte público gratuito, confortável e seguro, ou como táxis, e até entendem que o transporte em ambulância para o Hospital é um meio para poupar tempo de espera e poder receber cuidados imediatos. Mas, efectivamente, o Hospital efectua os tratamentos tendo em conta a situação individual dos doentes ou feridos e a ordem de importância e urgência, dando sempre prioridade às pessoas que se encontram em situação de emergência, ou seja, mesmo que transportadas ao hospital por ambulância, as pessoas que se encontrem em situação menos urgente têm de esperar para ser consultadas.

É natural e compreensível que se dê maior importância à saúde, mas as chamadas injustificadas para utilização de ambulâncias, para além de demonstrarem irresponsabilidade, afectam as pessoas com reais necessidades de socorro e provocam desperdícios de recursos médicos e de enfermagem, daí a necessidade de as autoridades estudarem medidas de contingência e criarem mecanismos para prevenir esses abusos, de forma a que as ambulâncias sejam de facto utilizadas de acordo com as necessidades reais.

Assim sendo, apresento as seguintes questões à Administração:

1. Os casos de abuso na utilização de ambulâncias aumentam anualmente, assim, para evitar esses abusos, vão as autoridades ponderar sobre a criação dum regime? Por exemplo, implementar um regime de avaliação e aplicar uma taxa a quem abuse do transporte em ambulância?

2. Quanto ao vício de chamar ambulâncias sempre que se entende necessário, vão as autoridades competentes reforçar a sensibilização sobre a matéria? Por exemplo, orientar os cidadãos através da definição e distinção clara entre casos urgentes e não urgentes, para que se chame e utilize correctamente o serviço de transporte em ambulância?

18 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa, *Iong Weng Ian.*

---

45. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelos Deputados Kou Hoi In, Cheang Chi Keong e Ho Teng Iat, datado de 17 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 206/III/2007.

DESPACHO N.º 206/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 17 de Abril de 2007, apresentado pelos Deputados Kou Hoi In, Cheang Chi Keong e Ho Teng Iat. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

(Tradução)

Interpelação Escrita

A água é um recurso escasso em Macau. Entretanto, com o problema de salinidade registado nos últimos anos, a qualidade da água potável de Macau tem sido constantemente afectada, tornando-se uma ameaça para a saúde dos nossos cidadãos e para o desenvolvimento sustentado da nossa economia. Terminou no passado dia 28 de Fevereiro o processo para desvio das águas entre os principais reservatórios do Rio das Pérolas, processo esse que teve início no Inverno do ano passado e demorou 6 meses. Macau e Zhuhai ficaram assim afastados da ameaça da salinidade e garantiu-se a segurança quanto ao consumo de água potável nas duas cidades, isto apesar da escassez de água continuar a constituir factor ameaçador para o desenvolvimento económico de Macau.

O Governo da RAEM tem desde sempre envidado esforços para promover a mensagem da poupança de água, tendo realizado diversos eventos para a população ficar a conhecer as relações entre o Homem e a água, a fim de que a população ficasse a conhecer melhor o valor e importância dessa poupança. Mas para além disso, o Governo deve ainda estudar formas para aproveitar melhor os recursos de água.

Assim, gostaria de apresentar as seguintes questões ao Governo:

1) Qual é a actual capacidade diária da Estação de tratamento de águas residuais? Qual é o nível de qualidade das águas residuais depois do referido tratamento? Como são aproveitadas essas águas, depois de terem sido tratadas?

2) O Governo efectuou algum estudo sobre a possibilidade de utilização das águas tratadas pela referida Estação? Como por exemplo, poderem ser utilizadas nos autoclismos dos hotéis das novas zonas?

3) O Governo dispõe de estratégias de curto, médio e longo prazo quanto ao abastecimento de água e quanto à preservação da tão preciosa água doce?

17 de Abril de 2007.

Os Deputados à Assembleia Legislativa, *Kou Hoi In, Cheang Chi Keong* e *Ho Teng Iat.*

---

46. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelos Deputados Chan Meng Kam e Ung Choi Kun, datado de 18 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 207/III/2007.

DESPACHO N.º 207/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 18 de Abril de 2007, apresentado pelos Deputados Chan Meng Kam e Ung Choi Kun. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

(Tradução)

Interpelação

Registou-se um acidente de viação, cerca das 5 horas da madrugada, nas proximidades do Túnel da Guia, do qual resultou a morte dum *croupier*. Um automóvel ligeiro que circulava em excesso de velocidade embateu na motorizada em que aquele seguia rumo ao emprego, atirando-o para fora do viaduto. Em Fevereiro deste ano, o Tribunal Judicial de Base condenou o réu a 2 anos de pena de prisão efectiva e a pena de multa, bem como ao pagamento, em conjunto com a seguradora, duma indemnização no montante de 3.884.060,00 patacas aos herdeiros da vítima.

Ao abrigo do artigo 59.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril, e das disposições do Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro, os veículos com motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efectuado seguro de responsabilidade civil. Esse Decreto-Lei define ainda, a partir de 1 de Janeiro de 1997, os valores mínimos do seguro de responsabilidade civil automóvel - 500.000,00 patacas para os acidentes com ciclomotores e 1.000.000,00 de patacas para os acidentes com veículos automóveis ligeiros e motociclos.

O valor de cobertura, de acordo com o contrato celebrado, era de apenas 1.000.000,00 de patacas, daí que à seguradora caiba apenas o pagamento de $1.000.000,00 patacas e ao réu o remanescente, ou seja, $2.844.060,00 patacas. No entanto, é lamentável que o réu seja um jovem com cerca de 20 anos de idade, cujo vencimento apenas lhe permite manter a sua subsistência. Não possui propriedades, o veículo automóvel envolvido no acidente não era seu, e prevê-se que a sua situação económica venha a piorar, quando cumprir a pena de prisão. Portanto, as $2.844.060,00 patacas a que o réu se obriga a pagar, a título de indemnização, não tiveram tido uma eficaz cobertura.

Embora não tenhamos dados precisos ou informações concretas para nos fundamentarmos, a verdade é que na celebração do contrato de seguro de responsabilidade civil (seguro contra terceiros) os proprietários tanto de ciclomotores como de motociclos e veículos automóveis ligeiros optam sempre, por uma questão de poupança, pelo valor de cobertura mínimo, ou seja, 500.000,00 ou 1.000.000,00 de patacas. Existem em Macau 11 empresas seguradoras. Para alcançar

o objectivo de garantia, alguns segurados exigem o aumento do valor de seguro disponibilizado pelo "seguro contra terceiros", tipo de exigência que, normalmente, é recusada pelas seguradoras, por falta de disposições legais relativas ao aumento do valor de seguro. E para que os segurados não optem por contratos com um valor de cobertura acima do limite mínimo legal, algumas seguradoras chegam mesmo a aumentar, significativamente, o valor do prémio.

De acordo com os dados disponibilizados pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, todos os anos aumenta o número de veículos automóveis e de motas. Até Janeiro de 2007, circulavam nas vias públicas 78.028 veículos automóveis e 85.939 motociclos. De entre os vários tipos de veículos existentes em Macau, destacam-se, pela maioria, os ciclomotores, motociclos e veículos automóveis ligeiros, sendo reduzida a quantidade dos outros tipos de veículos.

Devido ao contínuo progresso social de Macau, vive-se hoje, (passados 10 anos) em prosperidade económica e também os salários dos residentes registaram aumentos. Francamente, os supramencionados valores mínimos de seguro, que variam entre 500.000,00 e 1.000.000,00 de patacas, já não são suficientes para indemnizar as vítimas de acidentes rodoviários dos prejuízos patrimoniais (custos com a assistência médica, despesas com enterros, rendimentos cessantes) e dos prejuízos não patrimoniais (danos morais).

Assim, interpelamos a Administração sobre o seguinte:

1. Os valores mínimos de seguro de responsabilidade civil previstos no n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 57/94/M e na Portaria n.º 250/94/M, ambos de 28 de Novembro, já não são suficientes para indemnizar as vítimas de acidentes rodoviários dos prejuízos patrimoniais e não patrimoniais sofridos. Pelo exposto e tomando em consideração o desenvolvimento e mudanças socioeconómicas, não pensa a Administração proceder ao ajustamento dos valores mínimos de seguro previstos nos diplomas supramencionados? Não pensa o Governo aumentar, designadamente, os valores mínimos de seguro por acidente para os ciclomotores, motociclos e veículos automóveis ligeiros?

2. As disposições constantes do Decreto-Lei e da Portaria acima referidos foram definidas, de facto, em conformidade com a situação social de Macau há mais de 10 anos. Em 1 de Janeiro de 1997, foram previstos valores mínimos de seguro para ciclomotores, 500.000,00 patacas e para os veículos automóveis ligeiros, 1.000.000,00 de patacas. Essa disposição encontra-se em vigor há mais de 10 anos, período no decorrer do qual Macau sofreu grande evolução, nomeadamente ao nível do desenvolvimento económico. Verifica-se assim uma grande diferença entre a actualidade e a situação de há 10 anos, bem como quanto à quantificação dos prejuízos sofridos pelas vítimas. A Administração já tomou em consideração essa realidade? O Decreto-Lei e a Portaria supramencionados já foram revistos?

3. As vítimas de acidentes rodoviários ou os seus familiares podem exigir uma indemnização civil por via da instauração de acção junto dos tribunais, Todavia, devido à morosidade dos processos judiciais acrescido do facto do autor do acidente poder não ter capacidade económica para pagar a indemnização, a concretização das sentenças é difícil. Será que a Administração pode alijar as suas responsabilidades, invocando como justificação a "possibilidade de exigir a indemnização por via da instauração de acção"? Devido à desactualização das leis e diplomas existentes, é possível que a referida sentença que condena o pagamento de indemnização se fique apenas pelo papel. Assim sendo, onde é que está a solenidade da lei?

18 de Abril de 2007.

Os Deputados à Assembleia Legislativa da RAEM, *Chan Meng Kam*, *Ung Choi Kun*.

---

47. Despacho n.º 208/III/2007, respeitante ao termo do procedimento de interpelação oral iniciado ao abrigo do Despacho n.º 173/III/2008.

DESPACHO N.º 208/III/2007

Terminou o prazo para a entrega de requerimentos de interpelação, previsto no Despacho n.º 173/III/2007, de 9 de Abril de 2007. Nos termos do n.º 4 do artigo 5.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), deve ser enviada aos Deputados cópia dos requerimentos de interpelação recebidos, findo o prazo referido. Entretanto, para facilitar o trabalho, procedi ao envio da cópia dos requerimentos aos deputados, logo após a sua recepção (vide Despachos n.os 189/III/2007, 191/III/2007, 193/III/2007, 202/III/2007, 203/III/2007 e 204/III/2007), pelo que se dispensa o seu reenvio.

Aos 19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

---

48. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San, datada de 12 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 209/III/2007.

DESPACHO N.º 209/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Au Kam San em 12 de Janeiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San

Em cumprimento das ordens de S. Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 023/E19/III/GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

Apesar dos lotes localizados ao longo da encosta da colina junto da Avenida Dr. Rodrigo Rodrigues não estarem integrados na zona classificada como património cultural definida na legislação no âmbito desta matéria, contudo, os projectos de arquitectura destes lotes devem, em particular no que refere à questão da altura da construção, obedecer ao disposto na legislação em vigor na RAEM.

Assim sendo, em prol de uma melhor protecção do património cultural mundial da RAEM, no licenciamento de obras de construção localizadas nos terrenos circundantes das zonas classificadas como património mundial, a DSSOPT contará também com a estreita colaboração do Instituto Cultural, no sentido de se permitir uma ponderação de forma ampla de todos os factores em jogo.

Aos 11 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

---

49. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Au Kam San, datada de 21 de Dezembro de 2006, e o respectivo Despacho n.º 210/III/2007.

DESPACHO N.º 210/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação apresentado pelo Deputado Au Kam San em 21 de Dezembro de 2006.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San

Em cumprimento das ordens de Sua Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Au Kam San, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 658/E452/III/GPAL/2007, cumpre-nos informar o seguinte:

A Zona da Ilha Verde é sobretudo formada pela Colina da Ilha Verde, que se estende ao longo da Estrada Marginal da Ilha Verde, e pelo Bairro da Ilha Verde, que se estende ao longo da Avenida do Conselheiro Borja. De acordo com o planeamento urbanístico elaborado para esta zona, nos próximos anos serão sucessivamente construídos nesta zona vários edifícios destinados a habitação económica e social, contudo, no que refere à questão da sua localização, serão estes construídos em locais devidamente adequados para o efeito e os seus projectos de construção serão elaborados de forma a obedecerem ao disposto nas legislações aplicáveis na RAEM.

E ainda nesta perspectiva, atendendo ao início da implementação do plano de construção das habitações económicas e de habitações sociais para esta zona, e em conjugação com as necessidades em termos do desenvolvimento desta zona e dos seus moradores, virá ainda a Administração acompanhar devidamente o assunto e elaborar os projectos para a execução de equipamentos sociais e de infra-estruturas para esta zona. As obras de optimização do seu ordenamento viário compreendem o alargamento da Estrada Marginal da Ilha Verde, nomeadamente o troço quc confronta com o Canal dos Patos, e o alargamento da Travessa do Crisântemo, a reformulação do cruzamento formado entre a Avenida do Conselheiro Borja e a Estrada Marginal da Ilha Verde e a construção do viaduto de ligação viária entre a Rua Norte do Patane e a Avenida do Comendador Ho Yin. E em fase de estudo encontra-se a construção do auto-silo subterrâneo na zona de lazer localizada entre o Edifício Weng Ken e o Edifício Weng Hoi. A par disso, estão também em curso as negociações com os proprietários dos terrenos localizados nesta zona, no sentido de se conseguir conquistar devidamente espaço para a construção de equipamento social.

E ainda noutra vertente, tendo em conta a situação concreta de Macau, a Administração continuará ainda a envidar os seus esforços no sentido de fazer face às necessidades resultantes do acelerado desenvolvimento socioeconómico actualmente verificado, conjugar com a meta geral delineada nas LAGs que consiste na elevação de forma progressiva da qualidade de vida dos cidadãos e dar início de forma programada à optimização em diversos aspectos dos trabalhos em matéria do planeamento urbanístico de Macau. No momento veio já a DSSOPT dar início aos trabalhos de revisão de legislações e diplomas legais no âmbito do planeamento urbanístico, nomeadamente o Regulamento Geral da Construção Urbana e o Regulamento de Segurança Contra Incêndios.

Aos 10 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

50. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Leong Heng Teng, datada de 12 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 211/III/2007.

DESPACHO N.º 211/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Leong Heng Teng em 12 de Janeiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Resposta às interpelações escritas do Sr. Deputado Leong Heng Teng

No seguimento de directrizes de Sua Excelência, o Sr. Chefe do Executivo, relativamente ao ofício n.º 025/E21/III//GPAL/2007, da Assembleia Legislativa, sobre as interpelações escritas do Sr. Deputado Leong Heng Teng, cumpre esclarecer o seguinte:

Actualmente, no que respeita ao controlo do ruído produzido por equipamentos em obras de construção civil, como o bate-estacas, é feita de acordo com o disposto no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 54/94/M, que define limites de tempo para utilização deste tipo de equipamentos.

Relativamente ao tipo de máquinas de construção civil utilizado pelos empreiteiros e construtores, neste momento, ainda não há nenhuma legislação que regule a sua utilização. Portanto, de acordo com as características dos terrenos, os empreiteiros e construtores irão utilizar as máquinas que consideram mais adequadas.

Contudo, apesar disso, o governo da RAEM, através de diversas medidas, está empenhado em melhorar a questão dos ruídos e gases poluentes produzidos pelo bate-estacas, que influenciam a qualidade do meio ambiente e a vida dos cidadãos. Nos últimos anos, o governo tem diminuído o uso de máquinas bate-estacas na execução das obras públicas, e procurado métodos de construção mais favoráveis ao ambiente, a fim de reduzir o impacto da realização das obras no ambiente e na vida da população.

A par disso, relativamente aos ruídos produzidos pelas obras, para as quais foi concedida autorização especial, o Conselho do Ambiente tem vindo a fornecer orientações técnicas aos serviços competentes, com vista a complementar a insuficiência do articulado na legislação. Além disso, na revisão do mencionado Decreto-Lei, irá efectuar estudos sobre a proibição da utilização de bate-estacas com motores diesel, fonte de poluição sonora e atmosférica, bem como ponderar a fixação dos limites de ruídos emitidos pelos estaleiros de engenharia civil, em actividade.

Durante a elaboração da legislação, o governo irá dialogar com os diversos sectores e auscultar as suas opiniões, irá incentivá-los a recorrer a tecnologia mais avançada, que respeite o ambiente, em substituição das máquinas altamente poluentes, por exemplo os bate-estacas, bem como reforçar a sensibilização quanto ao conceito de construção ecológica.

Aos 30 de Março de 2007.

A Presidente da Comissão Executiva, substituta, do Conselho do Ambiente,*Vong Man Hung*.

---

51. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Lee Chong Cheng, datada de 2 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 212/III/2007.

DESPACHO N.º 212/III/2006

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng em 2 de Fevereiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Lee Chong Cheng

Em cumprimento das ordens de Sua Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Lee Chong Cheng, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 064/E52/III/GPAL/2007, cumpre-nos informar o seguinte:

Nos termos da legislação actualmente em vigor, o licenciamento de obras de construção a executar em Macau é feito nos termos do disposto no Regulamento Geral da Construção Urbana, o Regulamento de Segurança Contra Incêndios (RSCI) e demais legislações técnicas aplicáveis.

Apesar de não existir na legislação vigente restrições quanto às características das fachadas e das empenas dos prédios, nem no que se refere à reflectividade dos materiais utilizados, contudo, a iluminação artificial usada nas fachadas e empenas deve obedecer a normas específicas e por sua vez

os projectos da sua execução são aprovados com base nestes diplomas.

Relativamente aos assuntos que ultimamente mereceram atenção por parte da população, virá esta DSSOPT entrar em negociações com as respectivas concessionárias ou proprietários para que, na medida dos possíveis, seja minimizado o impacto da luminosidade resultante dos materiais utilizados nas fachadas.

A par disso, esta DSSOPT continuará ainda a acompanhar de perto a opinião pública quanto ao impacto destas fontes luminosas, sendo que, em função da situação concreta actualmente verificada e com base nos padrões internacionais nesta matéria, serão realizados em tempo oportuno estudos mais profundos que visem à produção de legislação nesta matéria.

Aos 11 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

---

52. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datada de 8 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 213/III/2007.

DESPACHO N.º 213/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong em 8 de Fevereiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong

Em cumprimento das ordens de S. Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 073/E59/III/GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

No tocante à altura máxima das construções, a Administração da RAEM exige o rigoroso cumprimento por parte dos concessionários de um conjunto de rigorosos e científicos padrões, sobretudo definidos pelo Decreto-Lei n.º 42/80/M, Portaria n.º 233/95/M, Regulamento Geral da Construção Urbana, Regulamento de Segurança Contra Incêndios, bem como pela Circular n.º 5/DSOPT/87 emitida por esta DSSOPT. Dentre as quais a cota altimétrica máxima das construções distribuídas pelas diversas zonas da RAEM rege-se mormente através da Portaria n.º 233/95/M, incluindo todas as construções, elementos decorativos e antenas a instalar no terraço dos prédios, não podem ser de qualquer modo ultrapassadas, uma vez que está em causa a segurança aeronáutica.

O Decreto-Lei n.º 42/80/M e a Circular n.º 5/DSOPT/87, por sua vez, estabelecem ainda uma fórmula científica para a determinação da cota altimétrica dos altos edifícios, sendo também considerados diversos factores, tais como as condicionantes urbanísticas de aproveitamento do terreno, os espaços públicos circundantes, índice de utilização do solo, índice de ocupação do solo, bem como a volumetria da construção. Em que através de métodos científicos, e ainda atendendo as condições concretas e as condicionantes urbanísticas da zona em causa, assim como a situação de cada lote, é utilizada esta fórmula para determinar a altura máxima das construções.

No caso de a construção se localizar em zonas de protecção definidas pelo Decreto-Lei n.º 83/92/M ou em zonas integradas no património cultural mundial, na apreciação da altura máxima destas novas construções, a DSSOPT além de recorrer as legislações e normas regulamentares atrás mencionadas, será ainda solicitado ao Instituto Cultural para se pronunciar sobre o assunto, visando-se em conjunto estudar e analisar no cômputo geral o impacto da nova construção sobre as zonas de protecção e respectivas zonas circundantes.

Por outro lado, nos termos do estipulado no Decreto-Lei n.º 83/92/M, a zona compreendida desde a Estrada de Cacilhas, Avenida de Sidónio Pais e a Rua de Ferreira do Amaral foi classificada como zona de protecção da paisagem e das zonas verdes da Colina da Guia. No que refere às zonas circundantes da Colina da Guia e que não foram legalmente integradas na zona classificada, a DSSOPT e o Instituto Cultural estão a estudar em conjunto uma solução que vise estabelecer o equilíbrio entre o desenvolvimento e a protecção do património.

Relativamente aos projectos de desenvolvimento para os bairros antigos, a DSSOPT aplica rigorosamente o estipulado nas legislações e normas regulamentares em vigor na RAEM. Para além das condicionantes em termos de altura das construções, ter-se-ão ainda em conta outros factores como a execução de zonas verdes e de lazer, equipamento social, parques de estacionamento público, bem como obras de infra-estruturas nas zonas envolventes ao local objecto em estudo, tudo em prol da optimização das condições de vida e do estímulo do comércio dos diversos bairros.

Aos 11 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

53. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datada de 12 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 214/III/2007.

DESPACHO N.º 214/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong em 12 de Fevereiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong

Em cumprimento das ordens de Sua Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 079/E65/III//GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

A fim de concretizar positivamente a liberalização da indústria de jogos e cumprir as obrigações decorrentes do "Contrato de Concessão para a Exploração de Jogos de Fortuna ou Azar ou Outros Jogos em Casino na Região Administrativa Especial de Macau (abreviadamente designada por Contrato de Jogo), sobretudo, os empreendimentos e prazos fixados nos respectivos planos de investimentos, o Governo tem de tomar várias providências que se adaptem aos projectos de investimentos apresentados pelos concessionários ou subconcessionários do referido contrato de concessão de jogos, nomeadamente a concessão adequada de terrenos, a aceleração dos procedimentos relativos à apreciação dos projectos, etc.

A par disto, tem que se ter consideração que os respectivos projectos de investimentos poderão beneficiar o sector do turismo, as reuniões comerciais, as convenções e negócios, entretenimento e lazer e outras actividades complementares, nomeadamente as dos sectores dos transportes, comércio, restaurantes, e contribuir, ao mesmo tempo, para a criação de mais postos de trabalho e melhor a qualidade de recursos humanos no domínio da formação, desempenhando pois uma importante estratégia para o desenvolvimento socioeconómico da RAEM. Sendo assim, aquando das tramitações dos processos de concessão de terrenos, desde que os projectos de arquitectura cumpram o planeamento urbanístico e as legislações em matéria de construção urbana e demais requisitos técnicos, poderá previamente ser autorizada a execução das obras de construção.

Nos termos da legislação em vigor, o licenciamento de obras de construção a executar em Macau, é feito de acordo com o previsto no Regulamento Geral da Construção Urbana, o Regulamento de Segurança Contra Incêndios e demais legislações aplicáveis.

No que respeita à conclusão de obras requerida pelo dono da obra, de acordo com o D.L. n.º 79/85/M, de 21 de Agosto, i.e. o Regulamento Geral da Construção Urbana, a vistoria é feita por uma comissão de vistoria nos termos previstos no Artigo 48.º do mesmo regulamento. E a subsequente emissão de Licença de Utilização foi autorizada de acordo com o Artigo 50.º do regulamento, i.e. com vistorias parciais incluídas.

Além disso, o funcionamento de estabelecimento hoteleiro é regulamentado de acordo com o D.L. n.º 16/96/M.

Aos 10 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion.*

---

54. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pela Deputada Leong Iok Wa, datada de 13 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 215/III/2007.

DESPACHO N.º 215/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pela Deputada Leong Iok Wa em 13 de Fevereiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

Resposta à interpelação apresentada pela Sr.ª Deputada Leong Iok Wa

Em cumprimento das ordens de S. Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pela Sra. Deputada Leong Iok Wa, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 082/E68/III/GPAL/2007. cumpre-nos responder o seguinte:

A Sala de Exposições de Desenvolvimento Urbano situada no NAPE destina-se principalmente às exposições de projectos significativos respeitantes ao desenvolvimento urbanístico actual e futuro de Macau, sendo um local ideal para os cidadãos e turistas conhecerem o desenvolvimento de Macau e apresentarem opiniões e sugestões sobre os empreendimentos projectados pelo governo de Macau.

A referida sala de exposições produziu desde sempre os resultados desejados no âmbito do fornecimento de informa-

ções, de promoção e de recolha de opiniões. A fim de permitir ao público sempre que possível, a obtenção das informações mais recentes, a DSSOPT actualiza aí periodicamente as exposições relativas a obras e as respectivas informações. Caso as mesmas sejam fornecidas por outros serviços públicos, solicitar-se-lhe-ão ao mesmo tempo os pareceres dessas entidades.

No ano passado, procedeu-se ao ajustamento das exposições das obras da Sala de Exposições de Desenvolvimento Urbano de acordo com as necessidades, no sentido de fazer uma adaptação à situação do desenvolvimento de Macau. Dos conteúdos que foram actualizados incluem-se nomeadamente o projecto de desenvolvimento do Parque Industrial Transfronteiriço, que apresenta a localização e o planeamento de toda a zona industrial e o projecto do Posto Fronteiriço, entre outros. Foram ainda actualizados os conteúdos respeitantes aos mapas da península de Macau e das Ilhas da Taipa e de Coloane, as obras de reordenamento do passeio junto ao reservatório as quais vieram optimizar as condições dos espaços de lazer e de actividades da zona nordeste, bem como a introdução de conteúdos sobre a concepção do projecto de estudo consolidado do sistema de metro ligeiro de Macau, entre outros. Quanto a informações, ficaram concluídas recentemente as filmagens de vídeos aéreas relativas aos empreendimentos de Macau que estão em construção e os vídeos sobre a paisagem ao longo da margem de Macau, etc.

Para que os conteúdos exibidos acompanhem o ritmo de desenvolvimento da sociedade, se diversifiquem as formas de exibição e se acompanhe a evolução do tempo, procurando melhorar e desenvolver a funcionalidade e os efeitos da Sala de Exposições de Desenvolvimento Urbano, esta Direcção de Serviços planeia efectuar este ano trabalhos de melhoramento e actualização, intensificando o audio-visual e a interacção dos conteúdos exibidos com o objectivo de permitir aos cidadãos e turistas adquirirem conhecimentos mais novos e completos quanto ao desenvolvimento de Macau e ao futuro planeamento urbano.

O público pode não apenas adquirir um conhecimento genérico na Sala de Exposições de Desenvolvimento Urbano sobre os projectos de empreendimentos de Macau, como ainda obter informações através dos websites dos respectivos serviços públicos.

Aos 11 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

---

55. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pela Deputada Iong Weng Ian, datada de 16 de Fevereiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 216/III/2007.

DESPACHO N.º 216/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pela Deputada Iong Weng Ian em 16 de Fevereiro de 2007.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

Resposta à interpelação escrita apresentada pela Sr.ª Deputada Iong Weng Ian

Em cumprimento das ordens de S. Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pela Sr.ª Deputada Iong Weng Ian, encaminhada através do ofício da Assemb1eia Legislativa n.º 088/E70/III/GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

Com o intuito de incentivar os cidadãos a estacionarem os seus motociclos nos auto-silos, a par desta DSSOPT ter procedido à fixação de tarifas adequadas, continuou-se ainda com a realização de diversas acções de divulgação e de apelo para este efeito, bem como a realização em conjunto com os demais serviços competentes de estudos destinados a adopção de medidas viáveis que visem induzir mais condutores ao uso dos lugares de estacionamento para motociclos dos auto-silos públicos.

No que refere ao planeamento da construção de parques de estacionamento, foi criado por esta DSSOPT um grupo de trabalho destinado à realização de estudos para se encontrar nas diversas zonas da RAEM locais que reúnam as condições necessárias para a construção de auto-silos públicos, sendo que, durante a realização destes estudos, além de se ponderar as necessidades da população em termos de estacionamento, procedeu-se também à avaliação da configuração topográfica e da área dos respectivos locais no sentido de se verificar se estes são ou não adequados para a construção de auto-silos e também verificar se as vias envolventes dispõem ou não de capacidade suficiente para responder ao aumento adicional do fluxo de trânsito resultante da construção dos auto-silos.

Por outro lado, a segurança rodoviária tem sido desde sempre uma das principais preocupações desta DSSOPT, pelo que, há dois anos imediatamente anteriores foi dado início à contratação de auxiliares de tráfego para a realização de acções de divulgação e de sensibilização dos cidadãos que desrespeitaram as regras de trânsito sobre a importância do seu cumprimento. E ainda para se alcançar esta meta, encontra-se no momento em construção na Taipa, junto à Estrada da Baía de Nossa Senhora da Esperança, o Centro de Educação e Divulgação da Segurança Rodoviária, que será dotado de salas de multimédia e de exposição, bem como de instalações de simulação das infra-estruturas viárias, cuja função é divulgar para a população através de jogos e outros meios inter-activos os diversos conhecimentos sobre a segurança rodoviária, em particular às camadas mais jovens e às crianças.

Por outro lado, para fazer face às necessidades dos cidadãos em termos de serviços de transportes públicos, não obstante de se continuar com a realização de negociações com ambas as concessionárias dos serviços de autocarros para a introdução de alterações nos actuais itinerários com vista a ampliar a área de cobertura de toda a rede de itinerários, permitindo assim reduzir as situações de sobreposição de itinerários, procurar-se-á igualmente proceder à unificação e optimização da localização das paragens de autocarros no sentido de melhorar a eficiência do seu funcionamento. Assim sendo, por meio da prestação de serviços de transportes públicos seguros, convenientes, económicos e confortáveis, procurar-se-á induzir os cidadãos a optarem pelo uso de meios de transportes públicos como principal forma de deslocação, permitindo assim por sua vez atenuar a pressão do trânsito nas estradas.

Aos 11 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion.*

---

56. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 19 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 217/III/2007.

DESPACHO N.º 217/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 19 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

19 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

(Tradução)

Interpelação Escrita

O Governo da RAEM mencionou várias vezes que ia elaborar um plano sobre a introdução do Metro Ligeiro em Macau, no entanto, nunca referiu pormenorizadamente qual é a relação entre esse plano e o futuro plano geral de desenvolvimento urbanístico, como também nunca divulgou o relatório de avaliação sobre o impacto ambiental do Metro Ligeiro. Quanto à auscultação pública, foi efectuada de forma restrita, visto que o Governo optou pela apresentação de alguns traçados do Metro Ligeiro, sem ter sido feita qualquer referência às principais estações e sem ter mostrado qualquer imagem, mesmo que virtual, da paisagem ao longo do itinerário do Metro Ligeiro.

Assim sendo, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. O Chefe do Executivo referiu que o Governo da RAEM está a efectuar estudos para a elaboração do plano geral urbanístico mas recentemente comprometeu-se publicamente a construir, nos próximos 5 anos, mais habitações sociais e económicas, o que vai de certo modo alterar a estrutura populacional e a política de trânsito de Macau. Com base no plano sobre a introdução do Metro Ligeiro em Macau, não pode o Governo disponibilizar mais informações ao público, nomeadamente sobre a relação entre esse plano e o futuro plano geral de desenvolvimento urbanístico? Tendo em conta o futuro plano de desenvolvimento de habitações sociais e económicas, que vai alterar a estrutura populacional e os planos de trânsito, pensa o Governo alterar os itinerários do Metro Ligeiro?

2. Para que o público possa tomar conhecimento das influências do Metro Ligeiro no nosso ambiente, zonas verdes, vias públicas e paisagem, não poderá o Governo da RAEM disponibilizar, ainda no período de auscultação pública, informações sobre o relatório de avaliação do impacto ambiental, informações sobre as principais estações do Metro Ligeiro e imagens virtuais da paisagem ao longo do itinerário do Metro Ligeiro?

3. O metro elevado vai, com certeza, impedir a passagem da luz natural, criando pressão para os utentes das vias públicas, influenciando negativamente a paisagem de Macau, para além de prejudicar ou mesmo reduzir as funções das zonas verdes (por exemplo, serão cortadas árvores na zona da Praia Grande, mas mesmo que isso não aconteça, vão passar a viver por baixo do metro elevado, situação que vai impedir o seu desenvolvimento saudável, prejudicando as suas funções que desempenham nas zonas verdes). Nas LAG para 2007 referem-se as prioridades a dar ao sistema de transportes públicos. Não pode então o Governo da RAEM fazer o possível por optar pela introdução doutro tipo de metro que não o elevado? Pensa ainda o Governo instalar tapetes rolantes para os peões em algumas das paragens do Metro Ligeiro?

19 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Ng Kuok Cheong*.

---

57. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Au Kam San, datado de 20 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 218/III/2007.

DESPACHO N.º 218/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de

20 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Au Kam San. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

20 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

A Administração disponibilizou 150 milhões de patacas para o projecto de reordenamento da Praça do *Tap Siac*, tendo-se iniciado a respectiva obra em Maio de 2005. Volvidos dois anos, o decurso das obras gerou muitas polémicas. Primeiro, os moradores daquela zona insurgiram-se contra o levantamento de barras metálicas pontiagudas (garras do demónio) e, de seguida, contra o facto do acesso ao túnel subterrâneo ter de ser feito através de uma curva muito apertada (portas para o inferno). Face às inúmeras críticas do público, a Administração acabou por aceitar todas as sugestões apresentadas com vista a proceder à melhoria da situação, quer através da demolição das tais barras de metal, quer através do alargamento das chamadas "portas para o inferno". Medidas que conduziram, desnecessariamente, a gastos de dinheiro do erário público, mas assim é melhor do que qualquer reparação a fazer no caso de ocorrer um acidente em qualquer uma daquelas zonas!

Mesmo depois de feitas as referidas obras com dinheiro do erário público, o certo é que a polémica em torno desta questão não acabou. Porque será? Pela simples razão de que os moradores não estão nada satisfeitos com o projecto para a Praça do *Tap Siac*. Em 2004, quando pela primeira vez se ouviu dizer que o campo do *Tap Siac* iria passar a ser uma praça, devido ao plano do Governo de reordenar a zona do *Tap Siac* e do Bairro de S. Lázaro para impulsionar o desenvolvimento turístico e criar mais oportunidades comerciais nestas zonas, os moradores, mesmo não querendo perder aquele relvado a céu aberto, com tantas expectativas de oportunidades comerciais ao alcance, acabaram por concordar com a decisão do Governo na esperança de que o projecto pudesse ser concretizado no mais curto espaço de tempo possível. Ora, isto veio alimentar as expectativas, quer dos moradores, quer dos comerciantes da zona. Por outro lado, alguns moradores solicitaram ao Governo que tentasse manter o maior número possível de espaços ao ar livre na cidade, pelo que nas proximidades desta Praça o volume de construção não deveria prejudicar o aspecto paisagístico, nem reduzir os espaços ao ar livre de que os moradores podiam usufruir. Naquela altura, os dirigentes dos serviços competentes prometeram que depois de concluído o projecto se procederia à auscultação pública. Em 2005, depois de concluído o projecto da Praça *Tap Siac* procedeu-se ao concurso público para a respectiva obra de que resultou o projecto de construção de um edifício num dos extremos da Praça do *Tap Siac*, ou seja, mesmo ao lado da Rua Sacadura Cabral. Também ouvi dizer que a construção deste edifício visava o embelezamento da Praça, mas, uma vez mais, não se procedeu previamente à auscultação da população. Inicialmente, este edifício não deveria exceder os 17 metros, 5 dos quais subterrâneos, o que significa que o edifício teria a altura de 12 metros, decisão que não foi muito bem aceite pelos moradores. Em 2006, com parte das obras concluída, quando a fisionomia do edifício começou a configurar-se, os moradores verificaram que a altura deste edifício já ultrapassava os iniciais 12 metros, para além de que de um dos lados desse edifício saíam barras metálicas que mais pareciam as "garras do demónio" quase a tocar num outro prédio. Esta situação provocou grande preocupação e inquietação aos moradores que se insurgiram contra o projecto. Posteriormente, embora o Governo tivesse ordenado a demolição dessas barras metálicas, os moradores continuaram descontentes porque "o campo de relva verde deixou de existir para passar a ser uma praça e na praça apareceu uma grande parede". Os moradores questionaram-se sobre a importância e a utilidade de um edifício destes e porque razão não cumprira o Governo a promessa de proceder previamente à auscultação dos moradores daquela zona. Face ao descontentamento dos moradores em relação à construção de um edifício cuja altura inicialmente divulgada era de 12 metros, mas que, ao fim de certo tempo, já se aproximava dos 20 sem qualquer divulgação ao público, o Governo e os arquitectos esquivaram-se às responsabilidades e não conseguiram explicar em que altura foi tomada a decisão de aumentar a altura do edifício. Porque é que no processo de tomada de decisão se deixaram os moradores na ignorância, quando têm o direito a ser informados?

De facto, o projecto para a Praça *Tap Siac* criou boas expectativas por parte dos moradores do Bairro de S. Lázaro e da zona da Avenida Ferreira de Almeida, pois pensava-se poder impulsionar o desenvolvimento turístico e criar mais oportunidades comerciais naquelas duas zonas. Não obstante o *boom* económico que se tem verificado em Macau nos últimos anos, existem ainda muitas lojas devolutas junto à dita Praça; a esperança dos comerciantes é que nela sejam criados novos espaços comerciais e, bem assim, manter os que já existem. Contudo, no edifício que foi construído na Praça foram criadas várias dezenas de lojas comerciais e de estabelecimentos de restauração. Ainda que, no futuro, a referida praça venha a atrair muitos turistas e residentes locais, à partida os grandes beneficiários serão certamente os proprietários das lojas da Praça. Quanto às lojas das imediações, torna-se impossível saber quantas poderão também vir a beneficiar.

Assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. A função de uma praça é a de abrir um espaço mais alargado numa cidade, ora, o antigo campo do *Tap Siac* pretende ser doravante uma praça, talvez seja esta uma opção

mas, se é assim, porque é que se construiu ali um edifício de grandes dimensões que prejudica o aspecto paisagístico da zona e priva os moradores de mais um espaço ao ar livre, espaço este a que têm direito?

2. Face às fortes solicitações por parte da população para tentar manter os espaços ao ar livre, o serviço competente prometeu que após a conclusão do projecto desta Praça se iria proceder à auscultação da população, mas o que se passa é que os cidadãos continuam tão ignorantes agora como no início do projecto uma vez que só agora, através dos média, tomaram conhecimento desta decisão. Para além disso, a altura do referido edifício não está conforme com a do projecto inicial que era de 12 metros uma vez que actualmente se aproxima dos 20, sendo que os dirigentes alegaram que a notícia divulgada pelos *media* não corresponde à verdade. Custa a crer como é que de 12 se passou para 20 metros! Porque se alterou a altura deste edifício? Será a notícia divulgada pelos *media* não verdadeira ou o projecto inicial foi alterado? Em que fase do projecto se terá decidido tal alteração?

3. Um dos aspectos positivos da criação da referida praça é o de se criarem mais oportunidades comerciais, só que o tal edifício da praça tem já criadas várias dezenas de lojas comerciais e estabelecimentos de restauração, as quais podem tirar clientela às lojas situadas no exterior do mesmo. Por outro lado, sabe-se da existência, na zona, de muitas lojas devolutas que ninguém cuidou em explorar. Posto isto, é caso para perguntar se é de facto verdade que o Governo da RAEM não tem olhado para os interesses do sector privado! Que posição manteve o Governo aquando da decisão de alteração do referido projecto? Será que nesta fase há alguma possibilidade de os espaços comerciais da praça serem convertidos em espaços para actividades culturais, recreativas e/ou artísticas, na medida em que é esta a finalidade que lhes foi dada pelo Instituto Cultural?

20 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *Au Kam San*.

---

58. Versão alternativa do requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Au Kam San, datado de 4 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 219/III/2007.

DESPACHO N.º 219/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, a versão alternativa do requerimento de interpelação escrita, datado de 4 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Au Kam San. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia da versão alternativa do requerimento acima referido.

O presente despacho substitui o Despacho n.º 178/III/2007, de 9 de Abril do corrente ano.

24 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

(Tradução)

Interpelação Escrita

O Parque Industrial da Concórdia, em Seac Pai Van, Coloane, tem uma área de 250 mil metros quadrados e fez parte dum plano de desenvolvimento industrial do Governo Português na década 70, portanto, há já muitos anos. A finalidade desse parque era meramente industrial, aliás, naquela altura, todos os terrenos desse parque foram concedidos com essa finalidade, e embora tenham já passado algumas dezenas de anos, são poucas as fábricas ali construídas.

A indústria de Macau encontra-se, actualmente, em decadência e dificilmente se poderá desenvolver, daí que o Governo da RAEM se tenha decidido por um novo plano para a zona. Contudo, como o Governo da RAEM nem sempre se interessou em definir um plano urbanístico geral, o desenvolvimento desse parque tem-se desenrolado a torto e a direito. No entanto, o que parece ser uma certeza é que esse desenvolvimento passa pela decisão do nosso dirigente máximo! Certo é também que, com a alteração da finalidade dos terrenos, os concessionários que os detiveram ao longo de vários anos sem terem concretizado projecto algum foram obtendo lucros significativos. Como os concessionários não desenvolveram qualquer projecto durante dezenas de anos, o Governo deveria, em conjugação com um plano global, recuperar esses terrenos e atribuí-los através de concurso público, que é o melhor meio de o fazer.

O jornal *Hong Kong Economic Times* do dia 4 de Abril de 2007 revela que a empresa *Macau Prime Properties Holdings Limited*, detentora de terrenos cuja finalidade é industrial com uma área de 8,57 milhões de pés quadrados nos aterros do parque industrial da concórdia em Coloane, prepara-se agora, em conjunto com outras empresas, para desenvolver um grande projecto de construção de edifícios de luxo, que terá quatro fases diferentes. Na primeira fase, os primeiros edifícios a construir vão ocupar uma área de 1,5 milhões de pés quadrados e estarão concluídos e prontos a habitar no primeiro semestre do próximo ano. Prevê-se que a referida empresa comece a vender essas fracções já em meados deste ano. Segundo a análise do referido jornal, o custo dos terrenos do Parque Industrial da Concórdia ronda os 1.300 HK dólares por pé quadrado, prevendo-se que o preço das fracções possa atingir os 3.200 HK dólares por pé quadrado. Calcula-se que nessa primeira fase os edifícios habitacionais venham a ocupar cerca de 80% da área, e mesmo que venham a ser vendidos 20% abaixo dos preços

de mercado, os lucros, só nesta primeira fase do projecto, podem atingir os 1,5 mil milhões de HK dólares, enquanto que a quota da referida empresa pode atingir os 490 milhões de HK dólares. Trata-se dum lucro bastante considerável.

Sendo assim, apresento as seguintes questões à Administração:

1. O jornal *Hong Kong Economic Times* revela, no dia 4 de Abril de 2007, que a *Macau Prime Properties Holdings Limited*, detentora de um terreno cuja finalidade é industrial que deveria ser uma parcela de terreno do parque industrial da concórdia em Coloane, prepara-se, em conjunto com outras empresas, para lançar um grande projecto de construção dum conjunto de edifícios de luxo, com uma área total de cerca de 8,57 milhões de pés quadrados. O Governo da RAEM autorizou já a alteração da finalidade, de industrial para habitacional e comercial, daqueles terrenos localizados no referido parque? Será possível recuperar o valor dos prémios desses terrenos? Qual é, em concreto, o valor dos prémios destes terrenos?

2. Como a indústria de Macau está actualmente em decadência, é razoável que o Governo pondere um novo plano de desenvolvimento para os terrenos do referido parque. Mas como os terrenos são recursos preciosos para Macau, para esse novo plano, neste caso dum parque de grande dimensão, convém recorrer a métodos justos, imparciais e transparentes e permitir que todos os investidores tenham as mesmas oportunidades de participação. Então, porque é que o Governo não anunciou a alteração de planos para os referidos terrenos em vez de fazer disso um segredo? Quando pensa o Governo divulgar o plano de construção de edifícios habitacionais na zona de Seac Pai Van? Se se proceder a um novo plano para a referida zona que permita a alteração da finalidade dos terrenos de industrial para habitacional e comercial, será que quem os vai poder desenvolver são os concessionários que nenhum projecto concretizaram ao longo dos vários anos em que detiveram esses mesmos terrenos? Os lucros obtidos com essa alteração da finalidade ficam para esses concessionários?

3. O Governo vai aceitar a alteração de finalidade dos terrenos do parque industrial da concórdia e permitir a construção de edifícios habitacionais de luxo? Em caso afirmativo, procedeu-se já à avaliação das condições ambientais da zona? Como é sabido, nas proximidades do parque há uma pedreira, que produz poeira que se espalha até centenas de metros. Assim, tanto o parque industrial da concórdia como o de Coloane estão sempre cobertos de poeira. Como é que o Governo da RAEM decidiu autorizar um plano de construção de edifícios habitacionais de luxo numa zona onde as condições não o permitem?

4 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *Au Kam San*.

59. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pelo Deputado Lee Chong Cheng, datada de 11 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 220/III/2007.

DESPACHO N.º 220/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng em 11 de Janeiro de 2007.

23 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va*, (Vice-Presidente).

(Tradução)

Resposta às interpelações escritas do Sr. Deputado Lee Chong Cheng

No seguimento de directrizes de Sua Excelência, o Chefe do Executivo, relativamente ao ofício n.º 020/E16/III//GPAL/2007, da Assembleia Legislativa, sobre as interpelações escritas do Sr. Deputado Lee Chong Cheng, cumpre esclarecer o seguinte:

Tendo em conta as alterações das condições meteorológicas, a qualidade global do ar de Macau é principalmente influenciada pela qualidade do ar das regiões circundantes. Com o desenvolvimento urbanístico, o governo tem vindo a envidar esforços para criar condições, de modo a optimizar os serviços de monitorização e melhorar a qualidade do ar.

Actualmente, os Serviços Meteorológicos e Geofísicos (SMG) são a entidade responsável pela monitorização da qualidade do ar em Macau. Em 1998, o SMG deu início à implementação de uma rede automática de monitorização da qualidade do ar nas zonas representativas de Macau, tendo instalado quatro estações na Taipa Grande (topo da colina, meio ambiente), Zona do Norte (comercial, alta densidade populacional), na Rua do Campo (berma da rua, comercial e residência) e na cidade da Taipa (alta densidade populacional), que permitem monitorizar os principais parâmetros, tais como: partículas inaláveis em suspensão (material particulado com diâmetro inferior a 10 μm), óxidos de azoto e ozono. Nas estações é também efectuada a monitorização do monóxido de carbono, excepto na da Taipa Grande. A par disso, a monitorização do dióxido de enxofre é feita nas estações da Taipa Grande e da Zona do Norte. Além disso, atendendo as diversas necessidades, os SMG irão, através de uma estação fixa de monitorização, proceder à monitorização da qualidade do ar, nos diversos pontos da cidade.

No que diz respeito às emissões de gases poluentes provenientes dos escapes dos veículos motorizados, em 2002 o Conselho do Ambiente realizou dois estudos, para avaliar os efeitos dos gases sobre o ambiente atmosférico de Macau. O primeiro estudo inclui um inquérito por questionário e monitorização das emissões dos veículos em marcha lenta, estimando-se a situação das emissões dos veículos estudados através de um modelo matemático. O segundo consistiu na monitorização directa das emissões dos veículos a gasolina e a diesel, através da utilização da tecnologia de telemetria por raios infravermelhos. No mesmo ano, os SMG em conjunto com entidades académicas, efectuaram um estudo sobre os poluentes orgânicos voláteis de Macau.

O governo da RAEM tem demonstrado grande preocupação com a poluição atmosférica resultante da produção de electricidade. Na avaliação do inventário de emissões atmosféricas de Macau entre 1990 e 2004, verifica-se que os poluentes atmosféricos mais frequentes na produção de electricidade são os óxidos de azoto, óxidos de enxofre, partículas em suspensão e dióxido de carbono. Tendo em vista garantir a qualidade do fornecimento de electricidade, o governo está empenhado em incentivar a Companhia de Electricidade de Macau (CEM) a investir na melhoria dos equipamentos da Central Térmica de Coloane-A. Em 2002, foi instalado um "Sistema de redução catalítica selectiva" em todos os geradores existentes nesta central térmica, permitindo uma redução na emissão de gases poluentes, nomeadamente: partículas, dióxido de enxofre e óxidos de azoto tendo como referência as normas de emissões exigidas pela Central Térmica de Coloane-B. Actualmente, a CEM submete mensalmente ao Conselho do Ambiente, boletins dos ensaios correspondentes às emissões gasosas para a atmosfera por 24 horas, da Central Térmica de Coloane-B, nos termos do estipulado no ponto 3 da cláusula 9.º do anexo do Despacho do Secretário para os Transportes e Obras Públicas n.º 84/2000. Simultaneamente, o governo da RAEM irá reduzir as emissões poluentes das centrais térmicas, recorrendo ao aumento da proporção de energia eléctrica importada da China Continental, por exemplo adoptando medidas como: adquirindo energia eléctrica na China Continental para consumo, no período nocturno. Por outro lado, o governo tem vindo a adoptar várias medidas para diminuir as emissões dos gases com efeito de estufa (GEE). A introdução do gás natural em 2007, fonte de energia mais limpa, irá certamente contribuir para a redução das emissões de GEE em Macau.

Em simultâneo, o governo continuará a proceder à avaliação dos poluentes atmosféricos, através da elaboração anual do inventário das emissões atmosféricas, bem como reforçar os estudos e monitorização dos diversos poluentes existentes na atmosfera, de acordo com as necessidades. Devido ao desenvolvimento económico e à evolução do número e categorias de veículos em Macau, o Conselho do Ambiente tenciona efectuar novamente este ano, estudos sobre as emissões de gases poluentes emitidos pelos veículos em circulação.

Aos 9 de Março de 2007.

A Presidente da Comissão Executiva, substituta, do Conselho do Ambiente, *Vong Man Hung.*

60. Resposta escrita do Governo, respeitante à interpelação apresentada pela Deputada Leong Iok Wa, datada de 12 de Janeiro de 2007, e o respectivo Despacho n.º 221/III/2007.

DESPACHO N.º 221/III/2007

Nos termos do artigo 14.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, envia-se a todos os senhores Deputados cópia da resposta escrita do Governo sobre o requerimento de interpelação, apresentado pela Deputada Leong lok Wa em 12 de Janeiro de 2007.

23 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Resposta à interpelação escrita apresentada pela Sr.ª Deputada Leong Iok Wa

Em cumprimento das ordens de S. Ex.ª o Chefe do Executivo, relativamente à interpelação escrita apresentada pela Sr.ª Deputada Leong Iok Wa, encaminhada através do ofício da Assembleia Legislativa n.º 024/E20/III/GPAL/2007, cumpre-nos responder o seguinte:

Embora a legislação em vigor não obrigue os promotores ou empreiteiros a adquirirem seguros contra acidentes ocorridos em estaleiros que cubram a responsabilidade civil por danos causados a terceiros, contudo, a DSSOPT procurou desde sempre incentivar os promotores ou empreiteiros das obras particulares para além da aquisição de seguros gerais contra acidentes ocorridos nos estaleiros, seja igualmente incluída a cobertura da responsabilidade civil por danos causados a terceiros, em que a par de se providenciar a garantia de terceiros, seja também exemplar para outras entidades deste sector. No que diz respeito às obras públicas fiscalizadas por esta Direcção de Serviços, a fim de reforçar a garantia em diversos aspectos, o empreiteiro já é obrigado a adquirir um seguro contra acidentes de trabalho que inclui a cobertura da responsabilidade civil por danos causados a terceiros. No ano transacto o número de empreitadas de obras públicas nesta perspectiva veio já ultrapassar a barreira de duas centenas de obras.

No que se refere à questão da obrigatoriedade ou não de exigir aos promotores ou empreiteiros a aquisição de um seguro contra acidentes ocorridos nos estaleiros que cubra a responsabilidade civil por danos causados a terceiros, uma vez que este assunto também abrange as competências dos demais serviços públicos, por isso, a DSSOPT, como responsável pelas obras e construções, está actualmente a recolher opiniões do respectivo sector, sendo que, irá depois estudar e analisar com os respectivos serviços sobre a viabilidade da sua concretização.

Aos 11 de Abril de 2007.

O Director dos Serviços, *Jaime Roberto Carion*.

---

61. Versão alternativa do requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang, datado de 12 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 222/III/2007.

DESPACHO N.º 222/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, a versão alternativa do requerimento de interpelação escrita, datado de 12 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia da versão alternativa do requerimento acima referido.

O presente despacho substitui o Despacho n.º 188/III/2007, de 12 de Abril do corrente ano.

24 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou.*

(Tradução)

Interpelação

Na sessão de perguntas e respostas que teve lugar na Assembleia Legislativa no início do corrente mês, perguntei ao Chefe do Executivo como é que se podiam aperfeiçoar os mecanismos de concessão de terras. Na resposta a essa minha pergunta, o Chefe do Executivo afirmou que, brevemente, iria ser constituída a Comissão de Planeamento Urbanístico e Concessão de Terras. Entretanto, o Seeretário para os Transportes e Obras Públicas, Lau Si Io, revelou aos jornalistas, durante uma conferência de imprensa, que a referida Comissão será um órgão consultivo autónomo, que vai ser responsável pelas opiniões relativas à alteração da finalidade dos terrenos concedidos, assunto esse que desperta sempre a atenção do público. O Governo espera que a constituição dessa Comissão ajude a aumentar a transparência dos procedimentos administrativos e a fé pública na Administração, mas não revelou grandes pormenores relativamente à criação da mesma.

Tendo em conta que as vigentes leis e diplomas que regulamentam a matéria de terras e a respectiva concessão não acompanham o desenvolvimento social, é necessário introduzir, quanto antes, melhorias na Lei de Terras, nas fórmulas utilizadas para o cálculo de prémios e no Regulamento Geral da Construção Urbana, tudo por forma a colmatar as lacunas e evitar que as terras sejam concedidas irrazoavelmente.

Avançar com a eriação da Comissão de Planeamento Urbanístico e Concessão de Terras, antes de concluir os trabalhos de revisão da Lei de Terras e de colmatar as lacunas existentes no regime jurídico, é uma medida de natureza ecléctica, para resolver os actuais problemas. Seja como for, o plano de constituição duma nova Comissão visa aumentar a transparência dos procedimentos da concessão de terras, e a população vai estar muito atenta, para ver se com essa Comissão se vão conseguir alcançar os efeitos desejados.

Assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Quando vai ser criada a Comissão de Planeamento Urbanístico e Concessão de Terras? Qual vai ser o papel dessa Comissão no processo de concessão de terras? Em que fase da concessão vai essa Comissão intervir e emitir as devidas opiniões?

2. A actual Comissão de Terras é também um órgão consultivo. Quais são as diferenças entre essas duas Comissões? Essas duas Comissões não vão dar lugar a conflitos, designadamente, ao nível do papel desempenhado por cada uma delas? Não existem condições para se proceder à fusão das duas comissões?

3. Muitos dos actuais órgãos consultivos não produzem efeitos satisfatórios. Para maximizar as funções da Comissão de Planeamento Urbanístico e Concessão de Terras, é necessário alargar o alcance da auscultação, elevando, quanto possível, a transparência no funcionamento dessa Comissão e criando condições para os seus membros desempenharem bem as suas funções. Em relação ao regime consultivo, é indispensável estabelecer mecanismos e definir procedimentos rigorosos destinados à regulamentação da recolha, análise e aceitação das opiniões e sugestões. Para alcançar os objectivos subjacentes à constituição dessa nova Comissão, ou seja, a elevação da transparência dos procedimentos da concessão de terras e da fé pública na Administração, de que planos concretos dispõe o Governo no que diz respeito ao funcionamento daquela Comissão?

12 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa da RAEM, *Kwan Tsui Hang.*

---

62. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam, datado de 23 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 223/III/2007.

DESPACHO N.º 223/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 23 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

24 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

Reeentemente, o meu Gabinete de Deputado recebeu várias queixas de taxistas. Segundo estes o Governo realizou, em 2005, um concurso público para a concessão de 30 licenças de táxis pelo prazo de 10 anos e, de acordo com contrato de concessão, o concessionário tem de utilizar veículos com ou mais de cinco lugares. No entanto, devido à falta desse tipo de veículos no mercado, os concessionários tiveram dificuldades na sua aquisição. Mais ainda, como esses veículos são autênticos "comilões", poucos taxistas alugam esses carros e os clientes também não gostam de utilizar esses táxis. O pior é que o Governo concedeu, no final do ano passado, mais 50 licenças de táxis pelo prazo de 8 anos, podendo ainda os novos concessionários utilizar veículos com quatro assentos, tendo também autorizado os titulares das licenças permanentes de táxis de cinco assentos a trocar estes veículos por veículos de quatro assentos. Em face desta decisão, aqueles 30 táxis tornaram-se num grande "fantasma", ninguém os quer alugar e, mesmo tendo a renda sido constantemente reduzida, a situação não se inverteu.

Tendo em conta as difieuldades que a população tinha para apanhar táxis e o aumento brusco de turistas o Governo realizou, em 2005, um concurso público para a concessão de 30 táxis pelo prazo de 10 anos, que atraiu a participação de mais de 2.000 cidadãos. Neste concurso, o IACM obrigou os concessionários a utilizar veículos com ou mais de cinco assentos. No entanto, em Macau não estavam reunidas as condições para a utilização desses veículos, embora a Hyundai, Toyota e Mercedes-Benz tenham veículos que reúnem aqueles requisitos. Mas o da Hyundai, com é um veículo para uso familiar, não tem condições para ser utilizado durante muitas horas seguidas; o da Toyota, como é um veículo de transporte de mercadorias e de passageiros, não tem portas automáticas, pelo que os passageiros para entrar e sair do carro precisam de fazer um certo esforço para abrir as portas, o que leva a que poucos clientes optem por esses carros; o da Mercedes-Benz é caro e os custos de manutenção também, por isso pouquíssimos taxistas escolhem este carro. Estes três veículos custam entre 180 mil e 250 mil patacas e têm os mesmos problemas, ou seja, consomem muito combustível, os acessórios são caros e difíceis de encontrar.

Só depois de vários esforços e tentativas é que os concessionários conseguiram adquirir os veículos exigidos pelo

IACM. Mas, depois da aquisição, surgiu logo o primeiro problema que tem a ver com o consumo de combustível por esses veículos, problema esse que obrigou os concessionários a reduzir a renda do carro abaixo do custo do mercado, tendo-só assim conseguido arrendar o seu veículo a outros taxistas. Mais ainda, como o tamanho desses veículos é maior do que o dos normais, muitas pessoas julgam que o preço também é mais alto, por isso é raro apanharem esses táxis. Os concessionários estão muito chateados mas não têm alternativa uma vez que já celebraram os contratos de concessão com o Governo. Por isso, têm de aguentar. Mas no final do ano passado, o Governo emitiu mais 50 licenças de táxis pelo prazo de 8 anos, tendo essa emissão vindo piorar ainda mais a situação daqueles concessionários. Isto porque o IACM deixou os novos concessionários utilizar veículos pequenos para explorar as suas actividades, o que levou a que desta vez não tivesse havido nenhum "burro" a comprar veículos grandes, pelo contrário, todos compraram veículos de quatro assentos. Por outro lado, o Governo autorizou também os titulares das licenças permanentes de táxis de cinco assentos a trocá-los por veículos de quatro assentos. Como estes veículos de quatro assentos gastam menos combustível, o custo de manutenção e dos acessórios é também mais barato, por isso os taxistas que alugavam antes veículos de cinco assentos trocaram-nos por veículos de quatro assentos. Mesmo tendo reduzido a renda ninguém voltou a alugar veículos grandes, diminuindo assim o número de táxis nas ruas e criando uma situação ridícula, em que alguns táxis não têm condutor.

Assim, gostaria de apresentar as seguintes questões ao Governo:

1) Tendo em conta a situação real do mercado, os fabricantes de automóveis deixaram de fabricar táxis a gasóleo, substituindo-os por táxis a gás. Mas não existem em Macau instalações que permitam a introdução desses táxis. Entretanto, é difícil em Macau encontrar veículos de cinco assentos para serem utilizados como táxis; por outro lado, tantos os cidadãos como os turistas julgavam que os preços desses táxis eram mais elevados do que os de quatro assentos. Assim sendo, gostaria de saber se antes da realização do concurso para a emissão de 30 licenças de táxis de cinco ou mais assentos, o Governo fez algum estudo de mercado para avaliar a situação. Em caso afirmativo, qual foi o resultado desse estudo? Vai ser publicado? E em caso negativo, o que determinou que fosse exigida a utilização daqueles veículos de cinco assentos?

2) Passado algum tempo, depois da emissão de 30 licenças daqueles táxis de cinco assentos foram emitidas mais 50 licenças de táxis pelo prazo de 8 anos, podendo os concessionários escolher, livremente, pequenos ou grandes veículos. Essa liberdade de escolha que o Governo deu aos novos coneessionários decorreu do facto de o Governo entender que os veículos grandes não se adaptam à realidade de Macau? Os titulares das licenças permanentes de táxis de cinco assentos, podem trocá-los por veículos de quatro assentos. Qual foi o fundamento desta decisão? Como é que o Governo vai explicar todas estas contradições aos concessionários de táxis de cinco ou mais assentos?

3) Em relação às dificuldades dos concessionários dos táxis de cinco ou mais assentos, tem o Governo alguma solução concreta para o caso?

23 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *Chan Meng Kam*.

---

63. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng, datado de 25 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 224/III/2007.

DESPACHO N.º 224/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 25 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Lee Chong Cheng. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

25 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

Com o franco desenvolvimento registado nestes últimos anos no sector da construção civil assiste-se ao incremento significativo de conflitos laborais, muitos dos quais relacionados com atrasos no pagamento de salários, especialmente por parte de empreiteiros do exterior.

Segundo informações dos trabalhadores do sector da construção civil são normalmente os empreiteiros do exterior, especialmente os provenientes de Hong Kong, que protelam o pagamento dos salários. Há casos em que os atrasos ultrapassam os 3 meses e quando o salário é pago diz respeito apenas aos primeiros quinze dias de trabalho, situação que faz com que os trabalhadores percam o controlo daquilo com que podiam contar para gerir a sua vida.

Os salários, retribuição pelo trabalho e esforço físico despendidos, destinam-se a satisfazer as necessidades de sobrevivência dos trabalhadores e suas famílias, daí que o seu pagamento atempado seja para os trabalhadores um direito fundamental e nuclear na relação laboral. Assim sendo, não se admite que o empregador atrase ou retenha o seu vencimento, seja qual for a justificação. Os casos de atraso no pa-

gamento dos salários dos trabalhadores locais e de retenção dos salários dos trabalhadores não residentes que têm vindo a agravar-se ultimamente resultam do facto de o sector da construção civil funcionar sob a forma de obras sectoriais as quais são subempreitadas sucessivamente, propiciando assim o surgimento de actos violadores dos direitos humanos e, ainda, do facto de haver lacunas nas leis e falta de fiscalização rigorosa por parte da Administração.

Por ser a construção civil uma indústria importante, se esta não funcionar normalmente e não se desenvolver saudavelmente, as repercussões na economia serão fortes, pelo que interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Face ao surgimento no sector da construção civil, especialmente ao nível do subempreitamento, de casos de atraso no pagamento ou retenção de vencimentos, vai a Administração legislar no sentido de obrigar o empreiteiro geral a assumir as responsabilidades por esses actos de violação dos direitos humanos, de forma a proteger os direitos e interesses dos trabalhadores?

2. Por serem diversas as formas de pagamento de salários aos trabalhadores da construção civil que vão desde o pagamento em numerário, em cheque e por transferência bancária, quando ocorrem atrasos no pagamento é dificil à Administração fiscalizar a situação. Pensa então a Administração consagrar a obrigatoriedade de os vencimentos do sector da eonstrução civil serem pagos através de instituição bancária? Ou prever a obrigatoriedade de prestação de uma caução por parte do empreiteiro?

3. O franco desenvolvimento do sector da construção eivil atraiu o interesse dos empreiteiros de Hong Kong para aqui exercerem a sua actividade. Mas, o facto de exereerem aqui a sua actividade não os obriga, nem às leis de Macau, nem às leis do seu local de origem. Assim, se esses empreiteiros saírem de Macau, após a prática de actos violadores dos direitos dos trabalhadores, estes deixam de poder reclamar os seus legítimos direitos. Para evitar que os empreiteiros do exterior fujam às suas responsabilidades, pensa a Administração consagrar normas especiais sobre os mesmos?

25 de Abril de 2007.

O Deputado, *Lee Chong Cheng*.

---

64. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong, datado de 25 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 225/III/2007.

DESPACHO N.º 225/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 25 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Ng Kuok Cheong. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

25 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

Em 2006, o Governo da RAEM autorizou a compensação de prémios no valor de 910.000.000 patacas para a concessão de uma parcela de terreno resultante de aterros sito na Areia Preta, com uma área superior a 900.000 pés quadrados. Acontece que o concessionário nunca cumpriu as disposições definidas nesse contrato, tendo sido vontade de sua alterar a finalidade da concessão de industrial para habitacional e comercial. Posteriormente, vendeu 80% dos direitos de propriedade destes terrenos, tendo arrecadado 8.445.000.000 patacas. Em 2006, apresentei uma interpelação a focar este aspecto. Sabe-se que há uma parcela de terrenos resultante de aterros no Parque Industrial da Concórdia em Coloane, cuja finalidade industrial passou, recentemente, a habitacional e comercial, onde estão a ser construídos apartamentos de luxo com uma área total de, aproximadamente, 8.570.000 pés quadrados. O facto de a maior parte dos concessionários nunca terem concretizado, durante décadas, nenhum dos projectos constantes dos contratos de concessão, e estarem, agora, a ser autorizados a alterar, a seu bel-prazer, a finalidade dos terrenos, fez com que o público tivesse prestado grande atenção aos eventuais interesses existentes entre o poder público e os empresários e, bem assim, à possibilidade de construção de habitações públicas nos terrenos deste Parque Industrial que ocupa uma área de cerca de 250.000 metros quadrados.

Com vista a responder às aspirações da população, o Chefe do Executivo prometeu aumentar o número das habitações públicas. O facto é que, encontrando-se Macau, actualmente, numa fase de reconversão económica, é natural que a vontade de grande parte dos concessionários seja a de ver alterada a finalidade dos terrenos de industrial para habitacional e comercial. Entendo que o Governo da RAEM deve, no processo de concessão da alteração da finalidade dos terrenos de industrial para habitacional e comercial, aumentar a transparência no sentido de evitar muitas das dúvidas da população sobre a possível existência de interesses entre o poder público e os empresários, ponderando também a possibilidade de construção de mais habitações públicas.

Assim, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. Não poderia o Governo da RAEM informar-nos sobre o número de lotes de terreno que foram concedidos e que se encontram na zona do Parque Industrial da Concórdia, cuja finalidade original era industrial mas que a maior parte dos concessionários – não obstante terem passado décadas – nunca concretizou qualquer dos projectos que haviam prometido? Qual é a área total destes terrenos? Em que zonas da cidade estão localizados?

2. Aquando da análise da situação dos terrenos concedidos aos concessionários que não cumpriram, ao longo de vários anos, a promessa definida no contrato de concessão referente ao desenvolvimento industrial, mas que, agora, na sequência do actual desenvolvimento da cidade reclamam a alteração da finalidade industrial para finalidade habitacional e comercial e tendo em conta os interesses globais da RAEM, não será o Governo da RAEM capaz de recuperar esses terrenos onde nunca nada foi desenvolvido com a finalidade industrial, por forma a proceder a um novo planeamento, concedendo novamente esses terrenos através de concurso público, no sentido de pôr fim a possíveis interesses entre o poder público e os empresários?

3. Aquando do tratamento da questão dos terrenos concedidos aos concessionários que não cumpriram com a promessa inicial de desenvolvimento industrial ao longo de todos estes anos, mas que, na sequência do actual desenvolvimento da cidade reclamam agora a alteração para finalidade habitacional e comercial, não poderá o Governo disponibilizar algumas parcelas desses terrenos para a construção de habitações sociais e económicas, por forma a aliviar as dificuldades que a população vem encontrando em termos habitacionais?

25 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Ng Kuok Cheong.*

---

65. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang, datado de 26 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 227/III/2007.

DESPACHO N.º 227/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 26 de Abril de 2007, apresentado pela Deputada Kwan Tsui Hang. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

27 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Susana Chou*.

(Tradução)

Interpelação Escrita

Em meados de Abril, o serviço competente publicou os ajustamentos a fazer nos blocos B e C do Complexo de Habitação Social na Ilha Verde, os quais incluem: a redução do número de pisos inicialmente projectados de 50 para 36, a diminuição do custo da obra de cerca de 800 milhões para 600 milhões de patacas, a redução do número de fracções sociais de 2.064 para 920; o aumento do custo médio de construção por cada fracção que passou de 390 mil para 650 mil patacas.

Foi igualmente objecto de ajustamentos o projecto relativo às obras da primeira fase das habitações sociais de Mongha, obras estas integradas noutro plano de construção de habitações sociais e com custo de construção inicial de cerca de 360 milhões patacas. Os ajustamentos abrangem: a redução do número de pisos, que passou de 54 para 45, do número das fracções, que passou de 1.014 para 998, assim como a actualização do custo de construção. De acordo com o projecto inicial, previa-se um custo de construção por cada fracção de 360 mil patacas mas, com a redução do número de pisos, toma-se preocupante o aumento do valor do custo médio de construção por cada fracção.

Assim sendo, apresento as seguintes questões à Administração:

1. Depois dos ajustamentos ao projecto relativo aos blocos B e C do Complexo de Habitação Social na Ilha Verde, qual será o custo de construção? Como se justifica o enorme aumento do custo médio de construção, que passou de 390 mil para 650 mil patacas? Com os ajustamentos ao projecto relativo às obras da primeira fase de habitações sociais de Mongha, qual será o seu custo de construção?

2. Como se definem os critérios de qualidade na construção de habitações sociais pelo Governo?

3. Durante o processo de concurso e de construção das habitações sociais, vai o Governo ponderar sobre o estabelecimento de normas de controlo de custos? Na implementação das políticas de habitação social, como se vai assegurar o equilíbrio entre a prestação de apoio aos desfavorecidos e a aplicação razoável do erário público?

26 de Abril de 2007.

A Deputada à Assembleia Legislativa, *Kwan Tsui Hang.*

---

66. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Au Kam San, datado de 27 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 228/III/2007.

DESPACHO N.º 228/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de

27 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Au Kam San. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

30 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Em Macau, nenhum restaurante, por mais pequeno que seja, tem apenas duas botijas de gás, se é este o combustível que utiliza. Mesmo que só necessitasse de duas botijas de gás, não deixava de precisar de ter mais uma, como reserva. Caso contrário, quando o gás se esgota, o cozinheiro tinha de esperar pela chegada do gás para continuar a cozinhar com os clientes a ficarem, também, todos à espera. Todavia, segundo o Regulamento de Segurança contra Incêndios, salvo autorização especial, não é permitido o depósito de mais de duas botijas de gás, tanto nas habitações como nos restaurantes, e inclusivamente nos postos onde se vende o gás, a retalho, o que é, de facto, absurdo. Com a "execução séria da lei" por parte do IACM, foram então apanhados muitos restaurantes. Como quase todos os restaurantes têm mais de duas botijas de gás, haverá sempre lugar à aplicação da respectiva multa, desde que seja feita a fiscalização. Ora, sendo a fiscalização e consequente aplicação da multa aleatórias, a questão é muito mais melindrosa, existindo uma grande margem de discricionaridade por parte de quem executa a lei. Assim, alguns estabelecimentos nocturnos e restaurantes da zona de Dynasty, por exemplo, podem muito bem ter as suas mesas e cadeiras colocadas fora dos seus estabelecimentos, e nunca são acusados de exploração ilegal, ao passo que alguns restaurantes pequenos, sem *background*, são perseguidos até ao encerramento.

Face a uma lei tão desactualizada, o IACM, serviço responsável pela sua aplicação, talvez tenha interesse em ter esta espada apontada à cabeça dos restaurantes. A fim de estudar a eventual alteração da lei, eu e o Deputado Ng Kuok Cheong visitámos, em Julho do ano passado, a Comissão de Segurança dos Combustíveis que partilhava também da opinião de que a quantidade de gás armazenada nos restaurantes não deve ser igual à armazenada nas habitações. Pelo contrário, deve ser superior, embora respeitando alguns limites de segurança, por forma a poder coadunar-se com as necessidades efectivas de funcionamento dos restaurantes. Manifestou ainda a Comissão a intenção de estudar a possibilidade de sugerir alterações às respectivas normas. No entanto, passaram já nove meses e ainda não se vê nenhum resultado.

Nesta conformidade, interpelo a Administração sobre o seguinte:

1. O Regulamento de Segurança Contra Incêndios, ao prever que só é permitido, no máximo, o depósito de duas botijas de gás. tanto nas habitações como nos restaurantes, afigura-se manifestamente desligado da realidade. A Comissão de Segurança dos Combustíveis manifestou a intenção de ponderar sobre a alteração desse Regulamento, no sentido de ser aumentada a quantidade de gás depositada nos restaurantes, com salvaguarda das condições de segurança. Qual é, então, o actual ponto de situação acerca dessa alteração?

2. Nos termos do actual Regulamento de Segurança Contra Incêndios, nos postos de venda a retalho das empresas de gás, só podem ser depositadas duas botijas de gás e três de querosene. Para uma actividade de serviços, tal limite de quantidade, equivalente ao que é fixado para as habitações, é manifestamente irrazoável. Irá a Administração ponderar sobre a alteração do referido Regulamento, no sentido de ser aumentada, com salvaguarda das condições de segurança, a quantidade de gás depositada nos postos de venda a retalho das empresas de gás?

27 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa, *Au Kam San*.

---

67. Requerimento de interpelação escrita sobre a acção governativa, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam, datado de 30 de Abril de 2007, e o respectivo Despacho n.º 229/III/2007.

DESPACHO N.º 229/III/2007

Admito, nos termos da alínea c) do artigo 9.º do Regimento, o requerimento de interpelação escrita, datado de 30 de Abril de 2007, apresentado pelo Deputado Chan Meng Kam. Assim, ao abrigo do artigo 12.º da Resolução n.º 2/2004 (Processo de Interpelação sobre a Acção Governativa), de 9 de Agosto, distribuo a todos os senhores Deputados cópia do requerimento acima referido.

30 de Abril de 2007.

Pel'A Presidente da Assembleia Legislativa, *Lau Cheok Va* (Vice-Presidente).

(Tradução)

Interpelação Escrita

Muitas das vias públicas da Taipa e Coloane são permanentemente ocupadas por veículos de grande porte, veículos com maquinaria industrial integrada e semi-reboques. Mui-

tos desses veículos estão já bastante velhos ou até mesmo em "esqueleto", e ocupam as bermas das vias públicas há pelo menos ano e meio, situação a que ninguém liga, nem mesmo os agentes, uma vez que não passam as respectivas multas. Esses veículos não só ocupam as vias públicas como também prejudicam a imagem da cidade (Anexo 1).

Alguns semi-reboques e algumas máquinas industriais (incluindo veículos da Administração Pública com maquinaria industrial integrada) que se encontram permanentemente estacionados nas bermas das vias públicas próximas do Grand Waldo Hotel, do Cemitério Hao Si na Taipa e nas vias públicas de Coloane têm chapas matrícula de Macau, chapas de matrícula da China Continental, e alguns, pura e simplesmente, não têm chapas de matrícula. Segundo se apurou, todos aqueles veículos estão sujeitos a inspecção anual obrigatória mas, de acordo com as informações obtidas junto dos que sabem da verdade, muitos já deixaram de comparecer à inspecção há alguns anos, tendo já mesmo deixado de pagar a licença de circulação. Trata-se então duma situação que ninguém controla. Pode-se então imaginar os problemas de segurança subjacentes a esta situação. É que aqueles semi-reboques e máquinas industriais que não foram inspeccionados e que já estão velhos continuam a poder circular nas vias públicas a qualquer momento, e quando tal não acontece, permanecem mal estacionados nas bermas das vias públicas.

De acordo com os dados estatísticos, registaram-se em Macau cerca de 700 semi-reboques, no entanto, o número real é muito superior ao registado pela Administração, uma vez que existem ainda em Macau muitos semi-reboques da China Continental, que aqui permanecem ilegalmente. O Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais (IACM) criou um regime de licenciamento para os semi-reboques e veículos com maquinaria industrial integrada segundo o qual as chapas dos semi-reboques têm fundo preto e letras, algarismos e traços a branco, e a partir do próximo dia 1 as chapas dos veículos com maquinaria industrial integrada terão fundo verde e letras, algarismos e traços a branco, e o referido número começa por 100. Segundo o mesmo regime, os dois tipos de veículos mencionados foram incluídos no grupo dos veículos automóveis, necessitando por conseguinte de se sujeitar à inspecção anual obrigatória. De acordo com o aviso de inspecção anual obrigatória de veículos automóveis, emitido no dia 30 de Dezembro do ano passado pelo IACM na sua página electrónica, o prazo para a inspecção anual obrigatória para as máquinas industriais (incluindo veículos da Administração Pública com maquinaria industrial integrada) é entre o dia 2 e o dia 26 de Janeiro de 2007, e o prazo para os semi-reboques é entre o dia 1 e o dia 30 de Novembro de 2007 (Anexo 2). Já passou o prazo para as máquinas industriais, embora muitas delas ainda não tenham passado pela inspecção obrigatória. Quanto aos semi-reboques, apesar de ainda não ter chegado a data para a inspecção, quem está a par do assunto já consegue prever que, na altura da inspecção, a maior parte daqueles veículos não vai comparecer, porque já é isso que vêm fazendo há alguns anos. Se a Administração não acompanhar o assunto, quem é que vai tomar a iniciativa de cumprir as regras?

Nos termos do Regulamento do Código da Estrada, a falta de comparência à inspecção ou a falta de comparência à 2.ª inspecção na data marcada, sem motivo justificado, dá lugar ao cancelamento da respectiva matrícula e à apreensão do veículo (Anexo 3).

Na realidade, a Administração não consegue aplicar as normas legais com rigor, isso para além de se ter desleixado quanto à questão da permanência ilegal de alguns semi-reboques e máquinas industriais da China Continental em Macau.

Assim, gostaria de interpelar a Administração sobre o seguinte:

1. Segundo as normas legais, os semi-reboques e as máquinas industriais estão sujeitos a inspecção anual obrigatória.

Tendo em conta o número de licenças emitidas pela Administração, quantos daqueles veículos não passaram pela inspecção durante o prazo legal? Quanto aos veículos que não compareceram à inspecção, será que a Administração procedeu, de acordo com a lei, às respectivas averiguações, bem como à aplicação de penas e ao cancelamento das respectivas matrículas? Esses casos não podem ser divulgados?

2. Quanto aos semi-reboques, será que apenas se inspecciona a unidade de tracção, esquecendo-se a parte de trás do veículo? Sabe-se que muitas vezes é essa a parte que tem de suportar dezenas ou centenas de toneladas de mercadoria. Se a parte de trás não for permanentemente inspeccionada, muito provavelmente poderá originar problemas de travagem e de bloqueamento. Como é que a Administração avalia esta situação, que tem implicações directas com a segurança? Porque é que existem tantas plataformas de semi-reboques com chapas de matrícula da China Continental permanentemente estacionadas em Macau? Como é que a Administração fiscaliza aqueles semi-reboques da China Continental que permanecem em Macau?

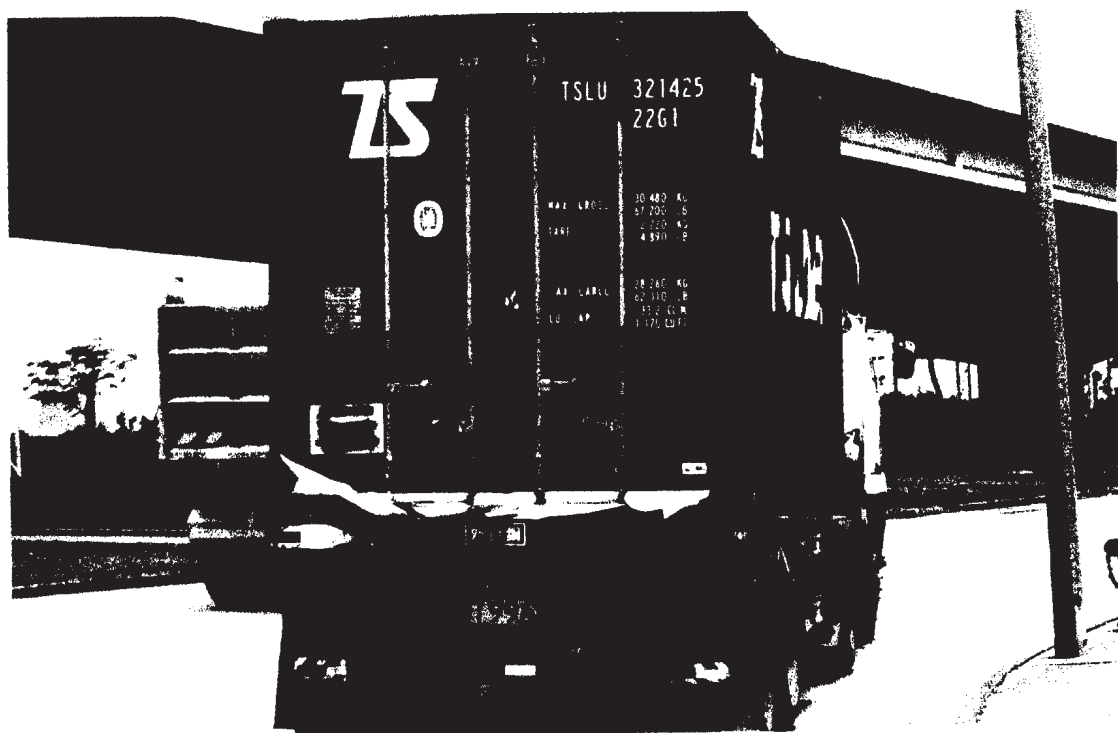
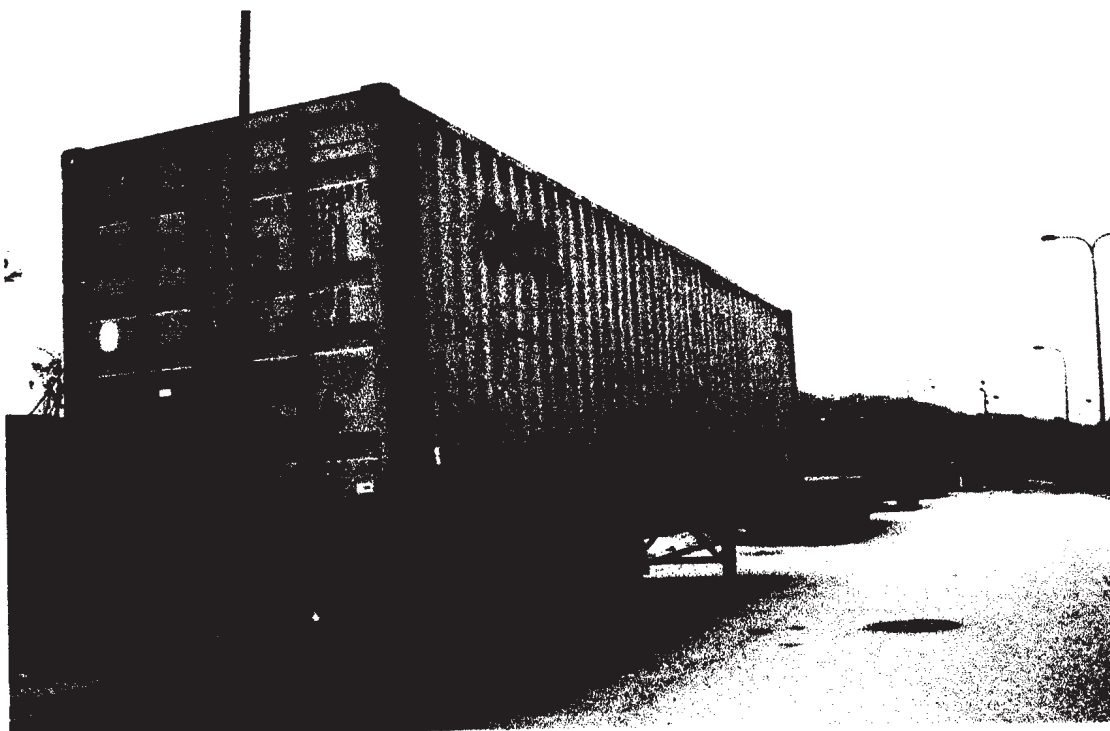
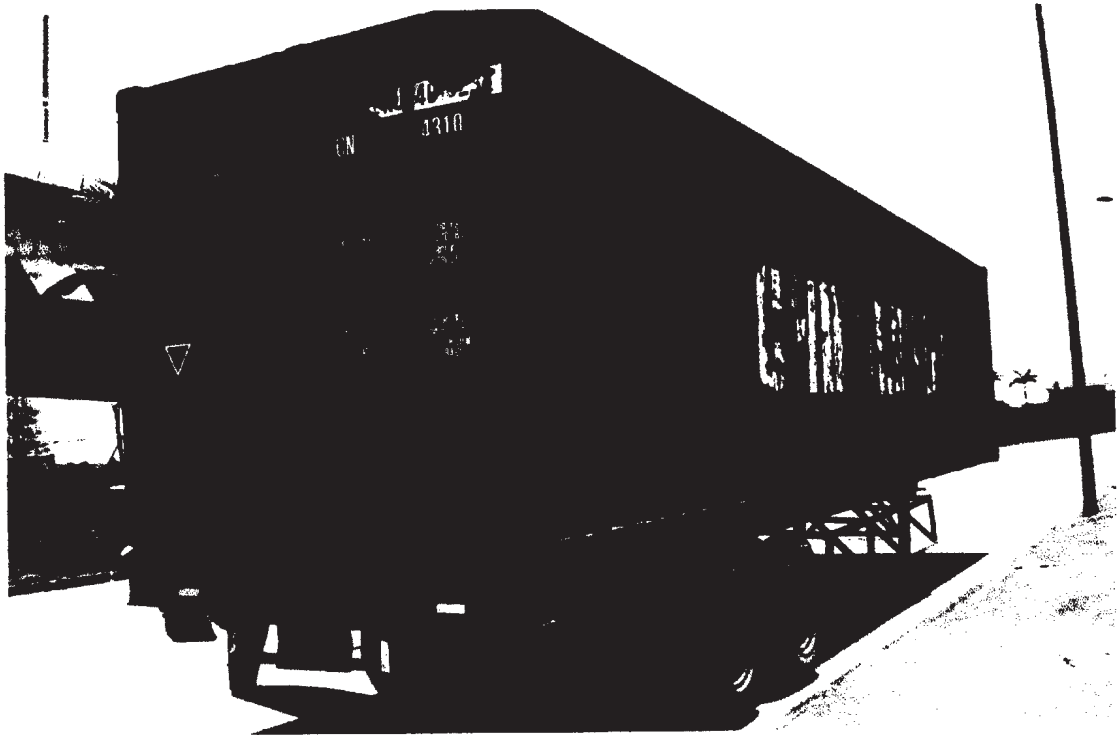
3. A Administração está a reforçar os trabalhos da passagem de multas aos condutores de veículos automóveis, com o objectivo de os penalizar quando infringem a lei. No entanto, de que medidas dispõe a Administração para penalizar, do mesmo modo, os infractores que estacionam ilegal e permanentemente os semi-reboques e as máquinas industriais, que também são veículos automóveis, nas vias públicas da Taipa e Coloane, ocupando as vias e constituindo um obstáculo para o trânsito?

30 de Abril de 2007.

O Deputado à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau, *Chan Meng Kam.*

附件一

ZS
TSLU 321425
22G1

CLHU 844839 6
4561

附件二

發稿日期 ：30/12/2006

根據《道路法典》第五十七條、《道路法典規章》第五十條、第 5/2002 號法律關於機動車輛稅第六條第一款（第三項除外）及三月七日第 52/94/M 號訓令規定，所有須接受年度定期檢驗之車輛，應於二○○七年一月二日起，在本署交通運輸部運輸事務處驗車中心按照下列時間表接受檢驗。該中心位於何賢紳士大馬路。車輛使用通行稅標貼內載有須接受年度定期檢驗之期限，此標貼亦作為定期檢驗之首次通知。有關牌照稅可於南灣大馬路 762-804 號中華廣場 2 字樓民政總署綜合服務中心、財政局及透過銀行繳交。

載貨輕型電單車、出租重型電單車及載貨重型電單車	2007 年 1 月 2 日 至 1 月 31 日
載貨三輪電單車	2007 年 1 月 2 日 至 1 月 31 日
從初檢獲分配註冊編號之日起計已屆十年之政府輕型汽車	2007 年 1 月 2 日 至 3 月 30 日
從初檢獲分配註冊編號之日起計已屆十年之政府半掛車	2007 年 2 月 1 日 至 2 月 28 日
政府重型汽車、政府之輕、重型貨車、政府之輕、重客貨車及多於六座位之政府客車	2007 年 1 月 2 日 至 6 月 30 日
從初檢獲分配註冊編號之日起計已屆十年之政府輕型電單車	2007 年 1 月 2 日 至 2 月 28 日
從初檢獲分配註冊編號之日起計已屆十年之政府重型電單車	2007 年 1 月 2 日 至 2 月 28 日
特殊定檢車輛	2007 年 1 月 2 日 至 12 月 28 日
校車	2007 年 8 月 1 日 至 8 月 31 日
三輪腳踏車	2007 年 3 月 1 日 至 3 月 31 日
工業機械(包括政府工業機械車)	2007 年 1 月 2 日 至 1 月 26 日
教練車(包括輕、重型汽車及電單車)	2007 年 1 月 2 日 至 2 月 28 日
的士	2007 年 9 月 3 日

	至 11 月 14 日
半掛車	2007 年 11 月 1 日 至 11 月 30 日
入口稅豁免之機動車輛定期檢驗	2007 年 1 月 2 日 至 10 月 31 日
無司機之出租輕型汽車、多於六座位之私人客車、旅遊車、重型公共載客車、貨車、客貨車、牽引車、半掛車及混凝土拌合車 (將在徵收車輛使用牌照稅時發出之首次通知內載明)	2007 年 1 月 2 日 至 12 月 28 日
從初檢獲分配註冊編號之日起計已屆十年之車輛	2007 年 1 月 2 日 至 12 月 28 日

備註：

1. 上述時間表只作參考，確實車檢編排期限已載於車輛使用通行稅標貼內，市民亦可透過交通指南、城市指南資訊亭及民政總署網頁查閱。

2. 部分於本署登記流動電話資料的市民，會另收到手機短訊提前通知。

3. 在送交車輛檢驗期間，有關人士應帶備車輛登記摺、所有權登記憑證（電單車除外）、有效保險卡、上一年度檢驗表（首次安排進行年檢車輛除外），如屬的士，還須出示有關牌照。

市民可透過交通指南、城市指南資訊亭、民政總署網頁或致電市民熱線 2833 7676 進行預約。

管理委員會主席

劉仕堯

二○○六年十二月二十八日

附件三

發稿日期 ：18/01/2007

鑑於下列車主及利害關係人沒有根據四月二十八日第 17/93/M 號法令核准的《道路法典規章》第五十條第一及第二款及三月七日第 52/94/M 號訓令第一條的規定，按車輛通行准照收據上所指的日期將車輛送往作強制性年度檢驗，故遵照二○○六年十二月 二十八日本人的批示，以及上述規章第五十一條第九款的規定，茲通知有關車主及利害關係人，必須在本通知書刊登日起計三十天內為其車輛進行第二次強制性年度車輛檢驗。

倘在指定的檢驗日期再度缺席，將扣押車輛登記摺。

根據《道路法典規章》第五十一條第十二款的規定，車輛在受檢當日缺席，除於六個月後取消有關註冊外，並將車輛扣押，但提出合理解釋者，不在此限。

根據《道路法典規章》第五十一條第十款及刊登於二○○三年十二月一日第四十八期第一組《澳門特別行政區公報》的《民政總署的費用、收費及價金表》第一百一十九條第二款的規定，倘在原定期限以外接受檢驗，其費用為澳門幣一千元。

預約驗車請於辦公時間內致電 2823 0801，2822 7734 及 294 1288。

管理委員會主席

劉仕堯

二○○六年十二月二十八日

發稿日期 ：19/04/2007

為執行十月十一日第57/99/M號法令核准的《行政程序法典》第六十八條及第七十二條的規定，但鑒於無法透過公函、電話或其他方式通知利害關係人，以達至取消註冊行政卷宗在程序制度方面的效力，現本人特通知附件所載的車主有關取消其車輛註冊的行政決定，內容如下：

一、因附件所列車輛沒有接受第二次車輛檢驗，本人根據《道路法典規章》第五十一條第十二款及第一百一十八條的規定，以及行使刊登於二○○六年一月十一日第二組《澳門特別行政區公報》的二○○六年一月二日第01/PDCA/06號管理委員會決議之建議所授予的權限，於二○○七年四月九日作出批示，著令取消其註冊。

二、對於本行為，利害關係人可在十五天內向作出行為者提出聲明異議，及/或在三十天內向管理委員會提起必要訴願。

三、根據法例規定，倘利害關係人在《行政程序法典》規定的期限內未收到對訴願的回覆，或不同意對訴願所作出的決定，則可依循司法途徑提出上訴。

管理委員會代主席

張素梅

二○○七年四月九日